


www.nospa.de

Wir wünschen dem
Husumer Seglerverein eine
gute Segelsaison 2007.



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.

TRÖTE

38. Ausgabe

Vereinszeitschrift des
Husumer Seglervereins
2006

Der Sonne entgegen
Skagen-Rund 2006
Hanseaten-Schule
Gedanken einer Seglerin
Zum Schleusenfest auf Hooge
Das Wappen und das Ungeheuer



Liebe Segelkameradinnen und Segelkameraden,

Es ist mal wieder soweit – der sommerliche Geruch von Watten und Meer weicht dem Geruch von Grünkohl und mit der Monatsversammlung im Dezember geht das Segeljahr zu Ende – und zeitgleich halten wir eine neue Ausgabe der Tröte in Händen, blättern zunächst gespannt schnell durch und freuen uns auf die vielseitigen Beiträge.

Der Redaktion sei gedankt wie auch allen Verfassern der kleinen und größeren Beiträge.

Das zurückliegende Segeljahr bescherte uns nicht nur schöne Veranstaltungen, die sich einer überaus großen Beteiligung erfreuten, sondern auch einen Super-Sommer.

Wir können dankbar sein, dass alle Segler mit ihren Booten von ihren kleinen und großen Fahrten wieder gesund, heil – bis auf den reparierten Schaden der Gades – und munter den heimatlichen Hafen anlaufen konnten.

Unser Verein erfreute sich in diesem Jahr eines kräftigen Zuwachses an Optimisten-Seglern und Jugendlichen. Mit großer Beteiligung waren die Husumer Jüngsten-Segler bei der Opti-Woche in Friedrichstadt und Regatten von Föhr bis Glücksburg vertreten.

Besonders erfolgreich war unser Verein aber auch auf den Regatta-Bahnen des Reviers und um Helgoland. Dank seglerischer Leistung und der Ausdauer unserer Segelkameraden konnten im Wettstreit um den begehrten Friesen-Cup nicht nur die Pokale aus der Einzelwertung sondern auch der Preis für die beste Mannschaftsleistung in Form eines Tellers nach Husum geholt werden.

Für das nächste Jahr hoffe ich auf eine Fortsetzung dieser positiven Entwicklung unseres Vereins.


Ich wünsche eine frohe Weihnachtszeit, einen guten Jahreswechsel, eine schöne Segelsaison 2007 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 40

■ **Weitere Geschäftsstellen**
 Westerende 37-39
 25884 Viöl
 Tel. (0 48 43) 20 02-0
 Fax (0 48 43) 20 02-50
 Haselund, Hattstedt, Mildstedt,
 Nordstrand, Oldenswort, Ostenfeld,
 Rantrum, Sankt Peter Bad, Sankt
 Peter Dorf, Schwabstedt, Tönning,
 Wester-Ohrstedt

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

Tröterei in diesem Jahr

Vom Jugendsegeln im HSrV	4
<i>Fred Steppat beendet eine Trilogie westeuropäischer Binnenwasserstraßen: Der Sonne entgegen, 3. Teil</i>	9
<i>John Muhl ist pausenlos mit seiner X-102 von Helgoland nach Kiel gesegelt: Skagen-Rund 2006 – Ein Erlebnisbericht</i>	17
<i>Die Tröte soll auch lehrreich sein. Was jetzt kommt nennt sich »Nautische Bildung«, zusammengefasst von Reinhold Schatzmann: Die sieben Weltmeere</i>	20
<i>Matthias Schenke schreibt über Hanseaten, aber nicht die auf zwei Beinen: Hanseaten-Schule</i>	21
<i>Elisabeth Harder machte sich »einen Kopf«, oder: Gedanken einer Seglerin</i>	22
Dit un Dat	25
<i>Ekkehard und Karin Papke berichten von einem erfolgreichen Traditionsbruch: Pfingsten einmal anders</i>	26
Friesencup 2006	27
Heverregatta 2006	28
<i>Matthias Schenke segelt Einhand durchs Watt: Zum Schleusenfest auf Hooge</i>	30
Seefunkzeugnisse	31
Neuer alter Optimistentrailer	32
<i>Ekkehard Papke beim Ungeheuer von Loch Ness, sein Mitsegler Achim Rieke berichtete: Das Wappen und das Ungeheuer</i>	34
Lütt beten wat to schmunzeln to Wiehnachten	37
Nachruf auf Heine Michelsen	38
Termine	39
Danke	39

Vom Jugendsegeln im HSrV



Opti - unser neues Hobby

Die Opti-Gruppe hat sich in diesem Sommer vergrößert. Neu bei uns: Henrik, Bjarne, Dennis, Niklas, Jasper und Hinrich, Tim, Christian und Philipp, Torge, John.



Mittwochs-Segelei

Auf unterschiedliche Weise haben die Younster den Weg zu uns gefunden:

- 50 Jahr Feier der Fischersiedlung brachte Hinrich + Jasper
- Bjarne wurde von Jasper mitgeschleppt
- Henriks Segelfieber kam durch seinen Vetter
- Dennis wg der Segelbegeisterung seines Vaters
-und und und
- alles in allem sind wir jetzt eine starke Truppe, die jeden Mittwoch viel Spaß hat.

Sobald das Wasser da ist, geht's los:

- erst die Schwimmwesten..
- dann die Opti's kurz gecheckt
- und ab ins Wasser

Was gab es sonst noch an Jugend-Aktivitäten:

- Das große Schleusenfest auf Hooge
- Hafentageregatta mit 16 Opti's
- Die Friedrichstädter Woche
- Herbstregatta
- die Wyker Regatta
- der Mosquito-Cup in Glücksburg



außerdem

- Absegeln mit 15 Jugendlichen und
- Kinderabsegeln mit 4 Jollen und 3 Yachten

Hooger Schleusenfest 29.07.06

Erst einmal dahin kommen:

Freitag 06:00 h vor dem Wochenende treffen sich Jörg, Thies und Mirko bei der Gyde, um nach Hooge zu segeln. Das Gewitter und ein mäßiger Wetterbericht machen uns skeptisch. Nach Einblick ins Internet <wetteronline> ringen wir uns durch und starten. Und wir haben es nicht bereut => das Wochenende bringt bestes Wetter! Wir sind wegen unserer Wetterrecherche etwas zu spät und müssen an der



Engde kurz gegen den Flutstrom motoren. Setzen auf der Norderhever den Blister müssen tapfer durchs Rummelloch kreuzen und legen nach einer abwechslungsreichen Tour auf Hooge an.



Die Jugendlichen segeln in 3 Gruppen:

Profis, das Mittelalter und Anfänger. 4 Optimisten segeln zwischen Kirchwarft und Schleuse, jeweils 2 Durchgänge. Zuerst die Profis. Durch seine ausgefeilte Vor-Wind-Technik und konzentriertes Kreuzen setzt sich Thies deutlich vom Hauptfeld ab. Doch....

Unsere Jugendlichen Schlagen sich wacker:

1te Gruppe: 1ter Platz *Sören Reinhold*

2te Gruppe: 1ter Platz von Holt / Pellworm

3te Gruppe: *Dennis Elzholz*

aber auch weitere Teilnehmer erhalten Pokale

Rückfahrt von Hooge mit der »Gyde«

An 31.07.06 starten Gyde, Mirko Thies und Jörg schon um 5:00 h(!) morgens nach einer anstrengenden Siegesfeier.

Wir haben sehr ruhiges Wetter und während wir durchs Rummelloch mal segeln und dann wieder motoren, wird überwiegend geschlafen...

Auf der Norderhever erwacht dann auch der Moses und wir frühstücken gemütlich nur unter Großsegel, während der Ebbstrom uns mitnimmt. Als die Dieksand aufkommt, wird unser Ehrgeiz geweckt und wir kreuzen die Norderhever herunter. Kurz vor Husum nehmen wir ein erfrischendes Bad und kommen erschöpft aber zufrieden nach Hause.

Das »kleine« Absegeln von Hinrich, Sören, Dennis und Thies.

An einem schönen Samstag-Mittag Ende September sollte es nach Süderhafen gehen. Wir sind mit folgenden Booten aufgebrochen: 2 Optimis, Neele, Flying Bee, Drule, Eckeneckepen und Gyde. Bei achterlichem Wind ging es schnell voran. Uns sind zwei Schiffe begegnet - das Zollschiff und ein Frachter: Die Amrum machte eine Menge Schwell.. Es schaukelt ordentlich! Nach dem Anlegen in Süderhafen haben wir Völkerball gespielt, bis der Grill im Gange war. Danach war Fußball angesagt. Nachdem wir stundenlang am Lagerfeuer saßen, gingen wir müde zur Koje.... Am nächsten Morgen haben wir in der Mühle Brötchen geholt und in Ruhe an Bord gefrühstückt. Mit dem ersten Wasser kurz nach 12:00 h sind wir los gesegelt. Die Neele saß noch kurz auf »schieß«. Der Wind bließ aus Ost mit gut 3-4 Bft.. Es war sonniges Wetter. Gegen 15:00 h waren alle (inkl. 2 Optimis) unversehrt im Heimathafen angekommen.

Jugendsegler Thies fasst die Regattaergebnisse zusammen:

Optimisten



Die erste Regatta von der Jugendgruppe war das Schleusenfest auf Hooge. Es gab drei Gruppen. In der ersten Gruppe gewann Sören Reinhold vom HSrV, in der zweiten Gruppe gewann Noha von Hold vom Pellwormer Yacht Club und in der dritten Gruppe gewann Dennis Elzholz vom HSrV den Pokal. Nach der Siegerehrung war dann die Party eröffnet.

Zweite Regatta war die Hafentage-Regatta im Husumer Außenhafen. Der Sieger war kein anderer als Casten Johannsen/ HSrV und SCFR. Als sechster kam Sören Reinhold ins Ziel auch HSrV. Und als neuntes

kam Thies Hansen ins Ziel HSrV und SCFrR. Als zwölfter kam Gerit Reinhold HSrV. Dann kam noch Mirko Lieske HSrV als Dreizehnter und Christian Laß HSrV als Neunzehnter ins Ziel.

Die dritte Regatta war die Herbstregatta und gleichzeitig auch Kreismeisterschaft. Der erste der Herbstregatta und der Kreismeisterschaft war Carsten Johannsen. Unser neuer Kreismeister, Carsten Johannsen und Jahna Fahning SCAB haben sich ein gutes Match um den ersten und den zweiten Platz geliefert. Aber mit ein paar Metern Vorsprung hat Carsten Johannsen gewonnen. Die ande-



ren Husumer Segler haben sich aber auch nicht schlecht geschlagen. Die vierte Regatta war die Wyker Optiregatta. Bei sonnigem Wetter und Flaute hatte die Regatta begonnen. Es wurde nur eine Runde gefahren. Aber nach einer kurzen Pause wurden alle wieder aufs Wasser gerufen, da etwas mehr Wind kam. Tim Schönfeld wurde zweiter und Carsten Johannsen wurde wie immer Sieger. Nach der Siegerehrung wurde dann noch gegrillt. Die fünfte und letzte Regatta war der Mosquito-Cup in Glücksburg. Die Husumer Segler, Sören Reinhold, Carsten Johannsen und Gerit Reinhold sind mit Begeisterung mitgegangen. Sören Reinhold wurde in der Gesamtwertung 35 Carsten Johannsen wurde 34 und Gerit Reinhold wurde 48. Alles in allem ein erfolgreiches Jahr für die Optigruppe des HSrV.

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

Fred Steppat beendet eine Trilogie westeuropäischer Binnenwasserstraßen:

Der Sonne entgegen, 3. Teil

Eine sechsmonatige Reise mit der M.Y. »Blue Siesta«

III. Teil - Macon - Colmar

Im letzten Teil der Reisebeschreibung möchte ich über unsere Rückreise von Macon durch Ostfrankreich und die Schweiz nach Colmar im Elsass ins Winterlager berichten.

Von Macon die Saone aufwärts

Vor dem Start zur Rückreise liegt ein Autoausflug mit einem Leihwagen durch das schöne Burgunder Weinland nach Lyon wo wir vom Flughafen »Saint Expyery« unsere Tochter Sandra abholen. Dann starten wir mit einer Bootsrundfahrt um die Stadt Macon und erreichen mit 46°17,5' Nord den südlichsten Punkt unserer Reise. Gegen den schwachen Strom kommen wir gut voran zu unserem nächsten Ziel dem Flüsschen La Seille. Hier erwartet uns ein kleines Naturparadies mit grünen Wäldern, einzelnen Dörfern und vielen verschiedenartigen Wasservögeln. Die vier Schleusen sind von Hand selbst zu bedienen und durch unsere Besatzungsverstärkung haben wir damit keine Probleme. Ein abendliches Gewitter bringt leichte Abkühlung aber der nächste Regentag ist eigentlich nicht gebucht. Trotzdem erreichen wir nach 40 km den Endpunkt der Schiffbarkeit mit dem Hafen Louhans in der Landschaft Bresse. Hier findet am nächsten Tag der berühmte Markttag statt, der in allen Reiseführern als Topereignis beschrieben wird. Also drängen wir

uns durch Menschenmassen, die größtenteils mit Bussen rangekarrt werden durch ein überreiches Angebot von Obst, Gemüse, Wein, Uhren, Bressehühnern, Enten, Tauben, Kaninchen, Vögeln, Küchenmöbeln und viel Ramsch und Plunder. Mit vollen Tüten ziehen wir es vor uns auf unser Schiff zurückzuziehen und legen ab zum nächsten Dorf, wo wir von einem englischen Hafenmeisterehepaar freundlich empfangen werden. Ausflüge in die schöne Landschaft und in das blumengeschmückte Dorf Granges bei Sonne und blauem Himmel entschädigen uns für Regen und Gewitter. Nachdem wir uns mit den Produkten der Region Wein und Salami versorgt haben, geht die Fahrt gemächlich zurück zur Saone und nach 2 Tagen sind wir wieder in Chalon. Hier müssen wir Sandra wieder der Luftfahrt übergeben, aber davor steht ein besonderer Höhepunkt, das Abschiedsessen. Die Rue Strasbourg wird abends für den Autoverkehr gesperrt, die vielen Restaurants stellen ihre Stühle und Tische auf die Straße und wir genießen mit der untergehenden Sonne im Restaurant »Normandie« das beste Muschelgericht, das uns je angeboten wurde. Die Muscheln schwimmen besonders gut im süffigen Burgunderwein. In 2 Tagesreisen erreichen wir den Versorgungshafen St. Jean de Losne, wo ein Bunkerboot liegt und Ausrüstung, Proviant und Serviceleistungen angeboten werden. Auch die landseitigen Waschmaschinen bekommen durch uns ordentlich Arbeit.

Im Rhein-Rhone-Kanal über Dole, Besancon nach Mühlhausen

Am 5. August laufen wir durch eine unscheinbare Einfahrt in die Schleuse 75 des Rhein-Rhone-Kanals. Gegen Empfangsbescheinigung werden uns ein Handsender und ein Ladegerät ausgehändigt, damit wir die Schleusen selber bedienen können. Bis zum Rhein liegen 237 km vor uns mit 112 Schleusen, davon 72 Schleusen bergwärts bis zum Erreichen der Wasserscheide zwischen Mittelmeer und Nordsee. In etwas eintöniger Fahrt durch Industriegebiete erreichen wir am Nachmittag den besonders schön gelegenen Port de Plaisance von Dole mit der alles überragenden Kathedrale. Es ist so heiß, dass ich mehrfach den parkseitigen Wasserhahn zur Abkühlung nutzen muss. Abends machen wir einen Rundgang und finden eine Filmkulisse aus dem Mittelalter vor. Lauschige Restaurants sind gut gefüllt und kleine Kanäle geben den dezent illuminierten historischen Bauten ein besonderes Flair. Am nächsten Tag besichtigen wir die Kathedrale und das Museum im Geburtshaus von Louis Pasteur, dem großen Sohn dieser Stadt.

Die weitere Kanalstrecke folgt dem Flusstal des Doubs, der im Schweizer Jura entspringt.

Und sich durch steile Felswände und ausgedehnte Waldflächen windet. Aber zunächst führt uns die Fahrt mehrere km unter einem dichten Platanendach hindurch.

Da in diesem Bereich wenige Hafplätze angeboten werden, übernachten wir mehrfach am Flussufer unter schattigen Bäumen, genießen bei Vollmond ein abendliches Bad und die Stille und Einsamkeit.

Durch enger werdende Felsschluchten

laufen wir auf Besancon zu und werden schon von weitem von der hochgelegenen Zitadelle begrüßt. Nach mehreren Schleusen und Durchfahren der Stadtschleife erreichen wir den Port Moulin St. Paul, wo wir für einige Tage festmachen.

Besancon hat einen gut erhaltenen Altstadt kern und besonders interessiert uns die Zitadelle, für die wir uns einen ganzen Tag Zeit nehmen. Dafür nehmen wir auch den etwas beschwerlichen Fußaufstieg in Kauf und finden im ausgedehnten Zitadellenareal und den Burggräben einen Zoo vor mit vielen wilden Tieren und seltenen Vögeln. Dies erscheint uns eine besonders gelungene Kombination von Natur und Historie. Museumsausstellungen über den Erbauer Vauban, dessen Bauwerke uns schon vielfach begegnet sind, geben einen umfassenden Einblick in die Baukunst von Schutz- und Verteidigungsbauten früherer Jahrhunderte. Von dem oberen Mauerrundgang haben wir einen weiten Überblick über die Stadt und das Doubstal.

Auf unserer weiteren Reise machen wir Bekanntschaft mit einem Ehepaar aus Neuseeland, das sich in Holland ein Schiff gekauft hat und den Sommer in Europa verbringt, um dann im hiesigen Winter einen zweiten Sommer in Neuseeland zu genießen. Wir erfahren, dass beide langjährige Ozeansegler waren, aber auf einer Reise zwischen Neuseeland und Canada mit einem Unterwasserhindernis kollidierten und ihr Schiff aufgeben mussten. Erst nach etlichen Tagen in der Rettungsinsel wurden sie gerettet.

Die nächste größere Stadt ist Montbéliard mit einem gut ausgebauten Sportboothafen. Hier sind die Automobile von Peugeot beheimatet und als Sehenswürdigkeiten sind die Burg des



Herzogs von Württemberg und ein Botanikpark mit einem Blumenmeer zu erwähnen.

Bis zur Scheitelhaltung sind es nur noch 4 Stunden durch Wälder und Felder und dann erwartet uns eine 4-köpfige Schleusencrew, die uns in 3 Stunden auf 5 km über eine Treppe mit 15 Schleusen abwärts jagt. Dann haben wir unser Tagesziel Dannemarie erreicht, wo uns die freundliche Hafenmeisterin Annemarie einen Liegeplatz zuweist.

Wir sind im Elsass angekommen, man versteht wieder deutsch und spricht elsässisch.

Die Vogesen laden zu ausgedehnten Waldspaziergängen ein und die Gartenlokale bieten Elsässer Hausmannskost und guten Wein an.

Nach einer weiteren 6-stündigen

Fahrt mit 22 Schleusen laufen wir im Sportboothafen Mühlhausen ein, der mitten in der Stadt gegenüber dem Bahnhof liegt, aber trotzdem relativ ruhig ist. Mühlhausen ist die Stadt der Museen. Das Auto- und das Eisenbahnmuseum haben wir schon während eines früheren Urlaubs besichtigt, jetzt widmen wir uns dem Stoffdruck- und dem Tapetenmuseum. Die lauen Sommerabende laden ein zu einem Schoppen Wein auf dem historischen Rathausplatz.

Auf dem Weg in die Schweiz

Da wir noch gut in der Zeit liegen, folgen wir dem Vorschlag des Hafenmeisters des kleinen Elsassdorfes Kembs, den wir auf seinem Urlaubstörn in Montbéliard kennen gelernt haben

und besuchen seinen Hafen. Bei viel Strömung legen wir direkt neben dem Boot des Hafenmeisters an und lassen es uns in ländlicher Umgebung einige Tage gut gehen. Zum Einkaufen muss man zwar 3 km mit dem Fahrrad fahren und der Bäcker macht schon mittags seinen Laden dicht, aber alles geht ruhig zu in Elsässer Gelassenheit. Wir wandern durch den ausgedehnten Hardtwald und der Hafenmeister gibt uns nützliche Tipps für die Rheinhäfen von der Schweiz bis Straßburg.

Durch die große Schleuse von Niffer erreichen wir den Rhein, der auf diesem Abschnitt kanalisiert ist und als Grand Canal d'Alsace auf französischem Hoheitsgebiet läuft. Die Schleusen haben einen Hub von 12 - 15 Metern was jedoch an den aufschwimmenden Pollern kein Festmachproblem darstellt. Bald haben wir die Stadtsilhouette von Basel vor uns, ein paar Gierfähren kreuzen das Fahrwasser und an den Uferändern sehen wir eine Vielzahl von Schwimmem, die sich mit dem Strom treiben lassen und manchmal bedenklich nahe an unser Schiff kommen. Nach Passieren von 2 weiteren Schleusen haben wir das Ende der Schiffbarkeit des Rheins erreicht und sind nur noch 100 km vom Rheinfall bei Schaffhausen entfernt. Beim Schweizer Bootsclub Rheinfeldern finden wir freundliche Aufnahme und die Mitglieder zeigen sich sehr erstaunt, dass ein Boot von der Nordsee bei ihnen als Gastlieger festmacht. Das Baden im 24° warmen Rheinwasser ist eine angenehme Erfrischung. Auf schattigen Höhen führt ein Weg ins historische Städtchen Rheinfeldern mit mehreren Stadttoren und blumengeschmückten Fußgängergassen. Über eine Brücke erreichen wir das deutsche Ufer des

Rheins, wo lärmender Verkehr, moderne Straßen und hetzende Menschen uns ganz schnell wieder in die geruhliche Schweiz treiben.

Den Rhein abwärts bis Straßburg

In flotter Fahrt laufen wir den Rhein abwärts, aber ab Basel ist es mit der Schweizer Gemütlichkeit vorbei. Aus allen Hafenteilen schießen Riesenfrachtkähne und Schubverbände mit Rauschefahrt ins Fahrwasser und vor den Schleusen heißt es sich in Geduld zu üben, denn die Berufsschiffahrt hat absoluten Vorrang. Nach Passieren von 4 Rheinschleusen sind wir am späten Nachmittag an unserem heutigen Ziel dem Hafen Breisach.

Hier erleben wir leider eines der wenigen Negativerlebnisse dieser Reise, aber dafür so richtig dick. Der als besonders einladend beschriebene Sportbootvereinshafen des BYC war ein Alptraum. Zunächst konnte uns auf telefonische Nachfrage kein Liegeplatz angeboten werden, da wegen eines Weinfestes angeblich wenig Platz sei, aber wir sollten es mal auf Gut Glück versuchen. Die schmale Hafeneinfahrt wurde noch durch Seitenlieger verengt und als wir in der letzten Hafenecke noch einen freien Platz fanden und bei ziemlich viel Wind rückwärts in die Box manövierten, rührte sich keine helfende Hand, obgleich die meisten Boote voll besetzt waren. Man gab uns das Gefühl, dass alle warteten ob nicht irgendetwas passiert.

Statt eines Hafenmeisters fanden wir 2 Briefkästen mit folgendem Hinweis: »Gastlieger aus oberem Briefkasten Anmeldeformular und Briefumschlag entnehmen. Anmeldeformular ausfüllen und mit Hafengeld in unteren Briefkasten werfen.«

Das Anmeldeformular bestand aus 1 1/2 Seiten mit Verbots- und Verhaltensvorschriften und neben Hafengeld von 1 Euro pro Meter (Strom extra) wurde auch noch zu einer Vereinspende aufgerufen. Das nächste Theater hatten wir mit dem Stromanschluss. Kurz nachdem ich das Kabel angeschlossen hatte erschien ein Typ, der mich in Marinejargon anblaffte, dass ich eine Privatsteckdose benutze, Gastlieger hätten am Stromautomaten oberhalb der Böschung ihr Kabel einzustecken. Also 70 m Kabel ausbringen, der Typ schließt den Kasten auf, Kabel einstecken und er verschließt den Kasten. Abrechnung bei Abfahrt. Als ich ihn frage, ob er der Hafenmeister sei - was er bejahte - ließ ich ihn wissen, dass andere Hafenmeister einen Gastlieger freundlich begrüßen und in ihrem Hafen willkommen heißen. Das verschlägt ihm zunächst die Sprache aber ich weiß genau, dass noch etwas passieren wird. Nachdem das Weinfest mit vielen Menschen und gewaltigem Knallfeuerwerk beendet ist und wir die schöne Stadt Breisach mit dem hoch über dem Rheinufer gelegenen Münster und Rathaus besichtigt haben, ist die Abfahrt für den nächsten Morgen geplant. Da wir an dem verschlossenen Stromkasten hängen, kann das Kabel nicht gelöst werden. Der Hafenmeister ist weit und breit nicht zu sehen und meldet sich auch nicht über Telefon. So warten wir fast eine Stunde bis der Hafenmeister, der offensichtlich alles beobachtet hat, die Gnade besitzt, den Stromkasten zu öffnen. Sein einziger Einwand ist, - das wird immer so gemacht. - Wir sind froh, dass wir diesen Hafen so schnell wie möglich verlassen können und werden hier kein zweites Mal festmachen.

Mit guter Marschfahrt geht es den Rhein weiter abwärts und nach 70 km machen wir im deutschen Grenzhafen von Kehl fest.

Ein Abstecher in die Vogesen

Der Drang nach Frankreich wird immer stärker und so hält uns am Sonntagmorgen nichts mehr in Deutschland und über die Südschleuse laufen wir in das weite Hafengebiet von Straßburg ein. Vorbei an Fracht- und Passagierschiffen treffen wir auf den Rhein-Marne-Kanal und steigen wieder Schleuse um Schleuse nach oben. Die Wälder der Vogesen liegen vor uns und gelegentlich werden auf den Schleusen Pflaumen, Kürbisse und Tomaten angeboten.

Nach der reifen Leistung von 21 Schleusen machen wir am Abend im malerischen Stadthafen von Saverne fest, direkt gegenüber dem Schloss.

In herbstlicher Frische mit sonnigen Abschnitten (wir haben den 2. September) geht die Fahrt durch das gewundene Zornal in das Vogesendorf Lutzelbourg mit seiner Burgruine und dem Ausblick auf 5 zusammenlaufende Täler. Der nächste Tag bringt uns ein besonderes Erlebnis, den Schleusenaufzug von Arzviller. Wir fahren mit drei weiteren Booten in einen Schleusentrog, der über eine schiefe Ebene mit Kontergewichten 45 Höhenmeter aufwärts gezogen wird.

Es ist schon ein merkwürdiges Gefühl mit dem Schiff quasi über Land transportiert zu werden. Oben macht wieder mal ein offensichtlicher Erstcharterer seine Kunststücke vor der Abfahrt und bringt den gesamten Verkehr durcheinander. Das Schleusentor öffnet sich und wir können auf dem oberen Wasserlauf unsere Fahrt fortsetzen. Mit diesem Aufzug, der in

den 60-er Jahren fertig gestellt wurde, konnten 17 Schleusen ersetzt werden. Als nächstes müssen wir die grüne Ampel zum spärlich beleuchteten Tunnel von Niderviller abwarten. Auf 2306 m Länge mit einer Breite von 6 m geht es im Einbahnverkehr durch den 1. Tunnel und kurz darauf durch den 2. Tunnel mit 450 m Länge. Parallel läuft hörbar ein Eisenbahntunnel und nach diesen Dunkelfahrten machen wir am frühen Nachmittag im waldumsäumten Port Plaisance von Niderviller fest. Abends gönnen wir uns ein rustikales Essen im 2 km entfernten Dorfkrug.

Der letzte Törn nach Westen führt uns bis zum Beginn des abzweigenden Saar-Kohlenkanals, der über Saarbrücken eine Verbindung zur Mosel herstellt. Hier halten wir uns einige Tage auf und treten dann die Rückfahrt auf der bereits beschriebenen Route an.

Über Straßburg zum Winterliegeplatz in Colmar

Für Straßburg haben wir uns einige Liegetage eingeplant und nach einem Zwischenstopp in Souffelweyersheim, einem Dorf am Rande der Stadt, machen wir bei herrlichem Sonnenschein eine Bootstadtrundfahrt. Es geht an den riesigen Glaspalästen des Europaparlaments vorbei und am deutsch-französischen Fernsehsender ARTE bis wir auf niedrige Brücken stoßen, die eine Weiterfahrt ausschließen. Im etwas abgelegenen Bassin Hospital machen wir im Vereinshafen des Straßburger Wassersportvereins fest, wo wir sehr freundlich aufgenommen werden und die Höhe des Hafengeldes nach eigenem Gusto bestimmen können. Mehrere Stadtrundgänge zum Straßburger Münster,

zum historischen Gerberviertel von Petit France und Einkehr auf die Terrassen der einladenden Weinstuben geben uns einen bleibenden Eindruck dieser lebendigen Europastadt.

Ein Mitglied des Vereins schenkt uns ein Bild von der »Blue Siesta«, das er im heißen Sommer in Chalon aufgenommen hat und von einem Nebenlieger aus Würzburg erfahren wir einiges über die Fahrten auf dem Main und der Donau.

Vor Abfahrt haben wir noch Gelegenheit von einem Tankwagen, den die Mitglieder bestellt haben preisgünstig Dieselöl zu bunkern und dann starten wir zu einer Ausflugsfahrt auf die ca. 10 km befahrbare Ill, einem kleinen Nebenfluss des Rheins, der durch Straßburg führt.

Hier treffen wir auf eine romantische Flusslandschaft mit vielen Wasservögeln, tief hängenden Bäumen und einzelnen versteckten Häusern. Bisher haben wir keinen Wassersportler aus der Region getroffen, der diesen Abschnitt je befahren hat.

Nach 2 Stunden sind wir wieder in Straßburg und laufen südwärts auf dem Nordabschnitt des Rhein-Rhone-Kanals der westlich parallel zum Rhein verläuft.

Zwischen 2 Schleusen erleben wir ein Ereignis, das uns noch lange beschäftigt. Auf einer Brücke bei Illkirchen stehen mehrere Jungen von etwa 10 - 12 Jahren, die offensichtlich aus der nahe gelegenen Schule kommen. Als wir ca. 10 m vor der Brücke sind, prasselt ein Hagel von Steinen und vollen und leeren Colaflaschen auf unser Deck. Nach Durchfahrt der Brücke sehen wir nur noch die Fersen der Jungen. Gott se dank ging nichts in die offenen Luken und Scheiben, aber das Deck ist total eingesaut und die Steine haben tiefe Dellen im Deck hin-



terlassen. Der Schreck sitzt uns ganz schön in den Gliedern.

In Boofzheim machen wir bei einer Charterstation für mehrere Tage fest und beginnen mit ersten Reinigungs- und Konservierungsarbeiten. Die Hundeausgänge mit Chico mache ich nur noch mit Leinentasche, um die vielen Nüsse, die auf den Wegen liegen zu sammeln.

Vor der Weiterfahrt legt sich ein Alleinfahrer aus Lübeck neben uns und gemeinsam setzen wir die Reise fort, um bei Friesenheim wieder den Rhein zu erreichen. Nach 2 Rheinschleusen sind wir wieder in Breisach und machen dieses Mal gegenüber auf der französischen Rheinseite in der Marina von Neuf-Brisach fest. Hier gefällt es uns viel besser und die Hafengebühren sind sogar geringer.

Am Abend machen wir Bekanntschaft mit 2 Dänen, die mit einem offenen Angelboot von Dänemark den Rhein aufwärts gefahren sind und weiter zu ihrem Sommerhaus an der Cote Azur wollen, gemütliche Fischertypen aus dem hohen Norden.

Für den 25. September sind wir im Hafen Colmar angemeldet und so starten wir zur diesjährig letzten Fahrt. Über den Seitenkanal mit 3 Schleusen führt die Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit 6 km/h geruhsam nach Colmar. Die am Kanalufer voll hängenden Nussbäume warten darauf mit dem Bootshaken geschüttelt zu werden und schon prasseln die Walnüsse an Deck. Wir machen reiche Weihnachtsernte. Am Nachmittag erreichen wir den blumengeschmückten Stadthafen von Colmar, wo uns

Hafenmeister Felix freundlich empfängt. Hier endet unsere Reise, die uns mit viel Sonne viele schöne Tage und Erlebnisse beschert hat. Wir kommen zurück mit vielen neuen Eindrücken über Menschen, Landschaften, Geschichte und Kultur. Tage mit blauem Himmel und Nächte mit Mond und Sternen haben uns mit der Natur und uns selbst in Einklang gebracht. Lilo hat sich zur perfekten Bordfrau entwickelt und gemeinsam sind wir zu einer erfolgreichen Bordcrew zusammengewachsen. Dazu

gehört auch unser Bordhund Chico, der ohne Klagen alle Ereignisse überstanden hat und uns immer ein treuer und aufmerksamer Begleiter war.

Zum Abschluss einige Reisedaten:
 Gefahrene Strecke: 3.325 km
 Schleusen: 460
 Maschinen Std.: 460
 Angelaufene Häfen: 90
 Besuchte Länder: Holland, Belgien,
 Frankreich,
 Schweiz

Fred Steppat

John Muhl ist pausenlos mit seiner X-102 von Helgoland nach Kiel gesegelt:

Skagen Rund 2006 – Ein Erlebnisbericht

Alle zwei Jahre fällt der Startschuss am 2. Pfingsttag für das Hochseerennen Skagen Rund über 540 Seemeilen. Der Start ist vor Helgoland und führt an Dänemarks Westküste vorbei durch die Jammerbucht über das Skagerrak, Kattegatt und den Großen Belt zum Leuchtturm Kiel ins Ziel. Wetterlage und die Stromverhältnisse sowohl in der Nordsee als auch Ostsee haben entscheidenden Einfluss auf die Platzierungen in diesem Langstreckenklassiker. Von vorentscheidender Bedeutung ist hierbei die Vorgabe der Segelanweisung, ob das weit vor der Küste gelagerte Horns Rev innen passiert oder westlich genommen werden muss. Die damit verbundenen taktischen Möglichkeiten unter Berücksichtigung von Strom und Windrichtung haben erheblichen Einfluss auf den weiteren Rennverlauf.

Doch erst einmal ein Rückblick in den Monat Januar 2006. Da ist es wieder. Dieses Kribbeln, das sich jährlich Anfang des Jahres einstellt bei dem Gedanken, wieder einmal eine Langstrecke zu Pfingsten zu segeln. Wie so oft, klingelt dann auch im Januar das Telefon und am Ende der Leitung hängt erwartungsgemäß Hartmut, der die obligatorische Frage stellt: »Hallo Johnny, soll ich anfangen, die Brote zu schmieren?!« Erfahrungsgemäß geht er davon aus, dass bei mir dann bereits die ersten Vorkehrungen getroffen wurden. Absprache mit der Familie, Schiffzustand im Herbst überprüft, Termine bis Pfingsten für 2006 abgecheckt und erste Crew-Vorgespräche ge-

führt. Im Ergebnis steht dann in aller Regel Ende Januar / Anfang Februar eine endgültige Entscheidung über die Teilnahme fest.

Was macht nun die Faszination einer solchen Langstrecke aus? Ist es dieser Rest an Abenteuer und die damit verbundene Frage nach einem nicht vorhersehbaren Verlauf oder ganz einfach die Herausforderung, trotz aller technischen Hilfsmittel der heutigen Zeit eine seglerische Leistung unter teilweise strapaziösen Bedingungen vollbracht zu haben? Oder ganz einfach nur das Bedürfnis, nach einem langen Winter den Hunger auf die Segelei zu stillen? Zumindest ist der Bedarf an Meilen nach so einer Langstrecke erst einmal deutlich reduziert.

Der Startschuss an Land für die »WIEBKKE« zum Skagen-Rund-Rennen fällt vier Wochen vor Pfingsten mit dem ersten Crew-Treffen in Drelsdorf. Hier werden die noch zu verteilenden Aufgaben und der zeitliche Ablauf besprochen. Dazu gehören Proviantierung sowie noch zu klärende technische Fragen. Die Crew in Drelsdorf besteht aus: Hartmut, einem ehemaligen Büssumer Segler, der die Seefahrt an den Nagel gehängt hat und jetzt in Bremerhaven per PC die Beladung von Containerschiffen berechnet. Zu Hartmuts Vorlieben gehört das Lesen während seiner Freiwache, wobei es für ihn keine Rolle spielt, ob Welle und Wind für Unruhe unter Deck sorgen. Sven hingegen begibt sich lieber, sobald er unter Deck ist, in die Waagerechte,

„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

RS HUSUMER
KUNSTSTOFFTECHNIK

Polyester-Verarbeitung und -verkauf

Rolf Stöhrmann · Liebigstraße 11-13 · 25813 Husum
 Telefon 04841 / 73550 · Fax-Nr. 74885

um seinen Magen zu schonen und sich auf regattatechnische Feinheiten vorzubereiten. Axel nimmt das alles mit der ihm eigenen Gelassenheit und lässt sich lieber mit einer Schot durch den Block ziehen, bevor er sie freiwillig loslässt. Dann ist da noch Gerd, ein durch und durch trainierter gut erhaltener Sechziger, der auf dem Vorschiff arbeitet, als wenn er nie etwas anderes gemacht hätte. Unser Fregattenkapitän Frank, der neben der Segelei Offiziersanwärter auf logistische Aufgaben in der Marine vorbereitet, ist sich für nichts zu schade, selbst wenn ihm das Wasser literweise in den Kragen läuft. Alles in allem eine Crew, die aus meiner Sicht als Schiffsführer klasse harmonisiert und sich gegenseitig unterstützt, wo immer es erforderlich ist.

Der Start auf dem Wasser

Bei handigem Wetter und Sonne mit 4 bis 5 Windstärken wird das Feld von 64 Schiffen um die Düne herum in grobe Richtung Nord auf die Reise geschickt. Der Nord-Nordwest zwingt uns dazu, auf Steuerbordschoten in den Abend hinein Richtung Küste zu laufen. Mit einem Feld von 12 Schiffen entscheiden wir uns nach ca. 25 Meilen, über Stag zu gehen und in die Nacht hinein auf Backbordschoten westwärts zu laufen. Wie sich später herausstellt, war dieser taktische Schlag eher ein »Schlag ins Wasser«, da wir in der zweiten Nachthälfte weiter westwärts mit abflauendem Wind zu kämpfen hatten und dazu in Höhe Horns Rev den Strom zu früh gegenan hatten. Dass es uns nicht alleine so ging, war ein schwacher Trost, denn das, was da im Vorwege »versemelt« wird, ist schwer wieder herauszufahren. Dies war allerdings

umso ärgerlicher, da der Veranstalter den Teilnehmern in diesem Jahr freigestellt hat, Horns Rev innen zu durchfahren oder außen zu nehmen. Nach dem ersten Frust haben wir uns dann entschlossen, zu »beißen« und die Wachen zu dritt gefahren, mit permanenter Kontrolle der Segelstellung. Diese Konzentration ist natürlich bei einer Langstrecke über einen Zeitraum von 3½ bis 4 Tagen nicht auf Dauer zu konservieren. Nachdem wir die Jammerbucht am 2. Tag passiert hatten und jeder von uns in seine Rolle hineingewachsen war, kamen die ersten Schiffe in Sicht, die Horns Rev innen genommen hatten. Die daraus entstehende Motivation wurde bei uns allen an Bord weiter gestärkt und gipfelte darin, dass wir nach Passieren der Jammerbucht im Laufe des 2. Tages bei zunehmendem Wind in Höhe Hirtshals den 80 m²-Spi zogen und mit 9 Knoten über Grund durchs Wasser fegten. Im weiteren Verlauf entwickelte sich dann im Skagerrak bei 6 bis 7 ein direktes Duell mit einer DB-1. Da wir aufgrund des schlechten Einstieges einiges gutzumachen hatten – mittlerweile kämpften wir mit 3 bis 4 Meter hoher See und einem unglaublichen Ruderdruck mit schwer auszusteuender Welle –, war die klare Ansage nicht als erste den Spi zu bergen. So kam es dann auch, dass irgendwann völlig entnervt nach zwei Sonnenschüssen die DB-1-Leute ihren Spi eintüteten. Das war natürlich für uns die Aufforderung, weiter Druck zu machen. Dies ging über lange Zeit gut – die DB-1 war mittlerweile so weit achteraus, dass man sie kaum noch erkennen konnte –, bis unser Spinnaker sich für die Funktion einer Girlande zur Verfügung stellte und in bremsender Welle in Streifen zerlegte. Glücklicherweise bekamen

wir das Fall über die Lieken an Deck, so dass wir anschließend den Reacher setzen und den herausgefahrenen Abstand gegenüber der DB-1 weiter ausbauen konnten. Nach einem stundenlangen Ritt mit bis zu 11 Knoten über Grund heulten wir durch das Skagerrak und kamen punktgenau zum Bergfest mit abflauendem Wind an der Skagentonne Nord an. Rückblickend auf den Ritt durch das Skagerrak können wir diesen Tag mit einem Eintrag ins Logbuch abschließen unter »11 Schiffe abgehakt auf Kosten eines nicht mehr ganz jungen 80 m²-Spinnakers«.

Ab Skagen-Nord ging es jetzt ruhiger zu; der Wind hatte mittlerweile auf West gedreht und für unsere Erholung auf 2 bis 3 Windstärken bei glattem Wasser abgenommen, so dass wir im Kattegatt mit geschrickten Schoten fuhren. Diese Wetterverhältnisse ermöglichen, das gute Leichtwetterpotential der X-102 voll umzusetzen. So konnten wir dann in der darauf folgenden Nacht weiterhin Plätze gutmachen.

Für den gefälligen Leser: Es war uns natürlich klar, dass wir im vorderen Drittel nichts mehr zu suchen hatten, aber als Letzte unserer Gruppe wollten wir in Kiel auch nicht ankommen. Die Nacht im Kattegatt verlief durchgehend ruhig bis hin zu einer Flaute mit Beginn des 3. Tages. So »eierten« wir dann mehr schlecht als recht bei flauen Winden durch den Großen Belt auf die beltüberspannende Brücke zu. Und dies bei einem Gegenstrom von 1½ bis 2 Knoten. Das Fatale an dieser Situation in Höhe der Beltbrücke war, dass der ohnehin schwache Wind weiterhin abnahm, so dass wir die Beltbrücke dreimal durchsegeln durften (zweimal vorwärts, einmal rückwärts). Diese Wetterumstände brach-

ten uns aber erfreulicherweise in Höhe mit einer wesentlich jüngeren X332, an der wir uns anschließend reißen konnten. Bemerkenswert war für uns hierbei, festzustellen, dass die alte X-102 bei Windstärken um 2 bis 3 der neueren Bauart einer X-332 speedmäßig durchaus ebenbürtig ist.

Traditionell wird, meistens in Höhe Langeland, bei entsprechender Wetterlage die »Nacht der langen Messer« gefahren. Das heißt, die gesamte Crew sitzt auf der Kante und gibt noch einmal alles. Auch Axel, der mit Müdigkeit zu kämpfen hatte. (Zitat: »Kann mi mol eener aflösen, dor lopen witte Mūs über de Kompass.«) Leider wurde aus dieser letzten Nacht aufgrund des schwachen Windes unter Langeland eine Nacht der »quakenden Frösche« – laut und nervtötend. Mit am frühen Morgen auffrischendem Wind aus Nordost und wenig Welle konnten wir auf Backbord schoten und voll Zeug mit 6½ bis 7 Knoten Kiel-Leuchtturm anliegen. Diese herrliche Linie mit optimalem Speed wurde dann 2½ Stunden vor dem Ziel jäh durch ein weiteres Flauteloch unterbrochen.

Der Wind kam dann nach gut einer Stunde Topfschlagen aus Ost, legte wieder zu auf 3 bis 4, so dass wir unter Spinnaker nach 3 Tagen, 20 Stunden und 50 Minuten die Ziellinie bei Kiel-Leuchtturm als 5. Schiff aus unserer Gruppe kreuzten.

Skagen Rund, eine runde Sache – und dies nicht zuletzt – wegen eines konsequent eingehaltenen Wachrhythmus von 4 Stunden und einer durchgehend funktionierenden Crew.

Wiederholung nicht ausgeschlossen – wenn Wiebke es erlaubt!?

John Muhl

Die Tröte soll auch lehrreich sein. Was jetzt kommt nennt sich »Nautische Bildung«, zusammengefasst von Reinhold Schatzmann:

Die sieben Weltmeere

Überall und immer wieder begegnet man in Literatur und Musik den weltumspannenden Sieben Meeren, die von tüchtigen Seefahrern befahren und bezwungen werden. Wo aber liegen sie eigentlich, the famous Seven Seas und wie heißen sie? In der Geographie gibt es die Ozeane Atlantik, Pazifik und Indischer Ozean, auch kurz Indik. Das sind drei, wo sind die anderen vier?

Da gibt es noch das Mittelmeer, dazu dann auch noch eine Nordsee, eine Ostsee, keine Westsee aber eine Südsee. Die aber ist ja ein Bestandteil des Pazifiks und etwa doch ein eigenes Meer? Nordsee, Ostsee und Mittelmeer sind nach geographischer Ordnung Randmeere, solche gibt es aber noch viele: Z.B. das Chinesische Meer, dazu das Südchinesische und auch noch bunte: Das Schwarze, Rote und Weiße Meer und dann auch noch ein Totes usw. usw. Damit sind wir aber schon weit über die Zahl sieben. Und nun?

Der Ausdruck kommt wohl aus uralten Zeiten, als das Weltbild noch nicht so ganz rundum reichte und man muss wohl tief graben um seine frühere, wohl auch mit dem Zeitalter der Entdeckungen wandelbare Bedeutung, zu ergründen. Eine für uns Heutige gut greifbare Erklärung hat Rudyard Kipling geliefert. Der ist jetzt ja besser bekannt als Verfasser des „Dschungelbuches“, aus dem der Bär Mowgli und vor allem die Schlange Kaa immer wieder in heutige Kreuzworträtsel kriechen. Im Jahre 1896 aber erschien ein Gedicht von R.

Kipling zu diesem Thema und da werden sie aufgezählt, die „Seven Seas“. Dem mit dem Segeln auf See Vertrauten wird die Aufteilung sofort klar: Bedingt durch das planetarische Windsystem sind die Anforderungen an den Seemann, der sein Schiff unter Segeln zum Ziel bringen will, navigatorisch und nautisch auf einem nördlichen und einem südlichen Ozean durchaus unterschiedlich. Atlantik und Pazifik sind also in Nord und Süd aufzuteilen, der Ozeanteil des Indik liegt nur auf der Südhalbkugel. Nun haben wir also fünf Meere. Und wieder sind es die seglerischen, seemännischen und nautischen Anforderungen, welche die Besonderheit der Eismeere begründen. Das können alle jene bestätigen, die z.B. nach und um Spitzbergen und auf die höchst erreichbaren Breiten gesegelt sind.

Das sind also die Sieben Meere:
*Nordatlantik, Südatlantik,
Nordpazifik, Südpazifik,
Indischer Ozean,
Nördliches Eismeer,
Südliches Eismeer.*

Matthias Schenke schreibt über Hanseaten, aber nicht die auf zwei Beinen:

Hanseaten-Schule

Zwangsläufig macht man sich Gedanken, wenn man mit einem hochseetauglichen Kielschwerter durch das Wattenmeer segelt, was gab es denn noch von der Asmus-Werft in Glückstadt?

Als erstes kommt Klaus und Rosis »Tetje Wind« in den Sinn, ein Hanseat 68 (1968-1969 gebaut). Ebenfalls zu den Kielschwertern gehört der Hanseat »Pinguin«, 7,90 x 2,43 x 0.48/1,25 trailerbar und der Hanseat 35 S/MS 10.50 x 3.50 x 0.90/1.90. Die Kielversionen 70, 70 B II, Hanseat 33 (3/4 Tonner), Hanseat 40, eine Doug Peterson-Konstruktion und der Hanseat Kommodore (12.08 x 3.90 x 2.16)

Von 1963 bis 1985 wurden insgesamt 368 Hanseaten gebaut in 12 unterschiedlichen Serienversionen. Die Hochzinsphase war das Aus für die Werft; über die Ursachen sollen andere berichten. Handwerkliche Solidität fordert ihren Preis und die Expansion in eine breit gestreute Modellpalette ist in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ein schwer zu kalkulierendes Risiko.

Bis auf vier Schiffe, die bei einem Winterlagerbrand zerstört wurden, sind alle Boote noch am »Leben«.

Die meisten »Hanseaten« wurden vom Werftbesitzer Willi Asmus gezeichnet. Ursprünglich Tischler erwarb sich Asmus als Pilot und Fluglehrer im 2. Weltkrieg profunde Kenntnisse in Aerodynamik, die er bei seinen Schiffskonstruktionen umsetzte. Hanseaten waren schnell in der damaligen Zeit, mit seinem selbst gezeichneten 30er Jollenkreuzer gewann er mehrfach das »Blaue Band« der Unterelbe.

Wird ein Hanseat einem sog Refit unterzogen, darf er nicht bei denselben Temperaturen nach der Lackierung gebacken werden, weil sonst der Holzinneausbau leidet.

In kleinen Details zeigt sich die Umsicht und die Liebe, wie Asmus mit seinen Schiffen umgegangen ist. Beim »Hanseat 35« ist an der Badeleiter ein kleiner federgelagerter Vorreiber angeschweißt, so dass ein über Bord gefallener Segler vom Wasser aus die Badeleiter herunterklappen kann. Für dieses simple, kleine aber gut durchdachte Detail bekam er Anfang der 80er den »Yacht – Sicherheitspreis« auf der Hanseboot.

Die beiden 5 kg Gasflaschen sind selbstverständlich in einer separaten Box mit Entlüftung nach außenbords untergebracht. Und als noch niemand darüber nachdachte, ob Segler die Gewässer vollka...., hat Asmus schon über Fäkalientanks nachgedacht und sie eingebaut.

Besonders gefällt mir das Deckslayout des 35ers, fast ein Flushdeck mit großen Arbeitsflächen und keinen Stolperfallen.

Matthias Schenke

Elisabeth Harder machte sich »einen Kopf«, oder:

Gedanken einer Seglerin



Die Redakteure der Tröte wünschten sich, auch einmal Etwas von den Ostseeseglern zu veröffentlichen. Dazu möchte ich einleitend die Entwicklung der letzten 30 Jahre erzählen.

Uwe und ich segeln zusammen seit 1976. Zuerst mit der Victoire meines Schwiegervaters von Husum aus im Nordfriesischen Wattenmeer.

Danach übernahmen wir eine Vindö 32, denn die Familie wurde größer und die nächste Segelyacht auch: eine Malö mit verkürztem Kiel hatten wir für die Watten gewählt.

Und wir erlebten schöne Segeljahre im Revier der Nordsee.

Wir lieben die salzhaltige Luft, den Duft nach Algen und Seetang, die schöne lange Dünung, die Tierwelt im Wattenmeer und die Einwohner auf Halligen und Inseln Nordfrieslands.

Es war eine schöne Zeit. Besonders gerne erinnern wir uns an Pfingsten auf Hooge und den Sommer-Törn mit der Jan Mayen mit Peter und Elisabeth Kruse nach Holland und zu den Ostfriesischen Inseln.

Während dieser Zeit haben wir, besonders auch als die Kinder klein waren, unsere Sommerferien in der Ostsee verbracht. Es ging durch Eider und Kanal in die dänische Südsee und am Ende der Ferien wieder zurück. Das waren manchmal sechs Tage der Überführung, die dabei verloren gingen. So entwickelte es sich, dass wir seit einiger Zeit unseren Sommerliegeplatz in der Ostsee, zur Zeit Gelting Mole gewählt haben. Aus zeitlichen Gründen und oft auch wettermäßig haben wir dort viel größere Möglichkeiten, unser Hobby die Seefahrt zu nutzen. Tidenunabhän-

gig kann man auch bei schlechtem Wetter noch viele Häfen anlaufen. Zuerst mussten wir uns an die kurzen Ostseewellen gewöhnen und an die Hafematmosphäre, die nicht so persönlich wie in der Nordsee ist... In diesem *Supersommer 2006* ging unser Urlaubs-Törn ‚mal wieder nach Schweden.

Start war der 1.7.06 von Gelting über den Kleinen Belt nach Arö-Sund.

An Bord waren Segelkamerad Willy Kipka und Uwe. Die beiden hatten ein paar schöne Segeltage und segelten von Arö-Sund über Tunö, Greena., den Limfjord nach Saeby.

Für Willy war das Ostseesegeln ein ganz neues Seefahrtsgefühl auf dem Segelboot nach dem bisherigen Seemannsleben. Die Landgänge waren zu kurz und vom langen Sitzen auf der hohen Kante schmerzte der Steiß.

Am 5.07.06 kam ich in Saeby an Bord und Willy ist mit meinem Auto wieder

nach Hause gefahren. Über Land waren es 420 km und zur See von Gelting bis Saeby 191 sm.

Bei bestem Wetter segelten wir über Skagen am 7.7.06 nach Marstrand.

Von Marstrand führte uns der Weg über Astol durch die Innenschären nach Stenungssund.

Jetzt heißt es wieder aufpassen und genau das Fahrwasser einhalten. Am Besten auf der Seekarte alle Zeichen, Tonnen und Kluten abhaken. Nach ein paar Tagen hat man sich an das Navigieren gewöhnt und die Angst vor der Kollision mit einer Unterwasserschäre weicht.

Wir sind durch den Stenungssund um die Insel Orust nach Kungsviken gesegelt. Kungsviken heißt Königsbucht und ist unser Werfthafen. Von den hohen Felsen hat man eine wunderschöne Sicht über die Inseln und Schären. Je weiter man nach Norden kommt, desto schöner empfinde ich die Natur im Schärengarten, die kla-





ren Farben, den stahlblauen Himmel und das helle Sonnenlicht.

Eine ganz tolle Fahrt hatten wir auf dem Weg von Gullholmen über Käringön nach Skagen. Eigentlich wollten wir über Göteborg – Kopenhagen nach Hause segeln, aber es kommt oft anders als man denkt!

Der Wind brieste von N-5-6 auf 7 in Böen 8 auf, Barometer: 1036 mb steigend, Groß gerefft, kleine Fock und wir surften auf der Welle mit 7,5 Knoten im Schnitt in 6 Stunden von Gullholmen nach Skagen. = 46 sm. Das hat so richtig Spaß gemacht. !

In Skagen herrschte wie immer eine ganz besonders tolle Atmosphäre. Der Hafen war übervoll. Internationales Publikum, ab 22.00 h Lifeband mit Rock und Pop- Musik bis Mitternacht., leckere Fische und viele Touries in den Hafenerestaurants. .

Von Skagen sind wir über den Großen Belt nach Hause gesegelt.

Ein besonders empfehlenswertes Ziel ist die Insel ist Sejerö. Das ist ein Tipp von Arved Fuchs, den Uwe vor dem Urlaub kennen gelernt hatte. Dort ist alles überschaubar und man hat den Eindruck, dass die Zeit stehen geblie-

ben ist. Die Kinder müssen zu weiterführenden Schulen die Insel verlassen. Es gibt einen Kaufmann und viele Stände an der Straße mit Honig, Gemüse und Marmelade.

Über Kerteminde, Nyborg, Lohals, Omö und Hestehoved - Nakskov segeln wir nach Laboe. Das Barometer sinkt auf 1010 Mb. Das gute Wetter scheint zuende zu sein und unser Urlaub auch. Am 29.07.2006 haben wir 613 sm zurückgelegt und machen wieder in Gelting fest.

Die restlichen Segelwochenenden des Jahres verbrachten wir in der Flensburger Förde, in der Schlei und im Alsen Sund. Inzwischen kennen wir so viele Häfen und Ostseesegler, die wir immer wieder treffen und so haben sich auch viele Freundschaften entwickelt.

Wir freuen uns jetzt schon auf den nächsten Segelsommer und planen mal wieder einen Törn in Richtung Osten.

Ich wünsche allen Seglern für die nächste Saison:

»Mast- und Schotbruch! und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel!

Elisabeth Harder

Tit und Dat

- Jonny Nickelsen hat wieder »geopat«. Diesmal hat Sohn Rolf dafür gesorgt. Herzlichen Glückwunsch.
- »Volles Haus« war im Vereinsheim wieder angesagt anlässlich des Weihnachtsbasars zugunsten der DGzRS. Karin Hirschbek hatte sich mit dieser Traditionsveranstaltung im November wieder viel Mühe gemacht.
- Wer etwa für die Passage über Sandshörn vorher wissen möchte,

ob und wann er »rüberkommt« sollte mit seinem Handy 04849/19700 anrufen. Eine nette Computerstimme teilt ihm dann den Pegelstand Hallig Hooge mit.

- Nach der Heverregatta am 17. Juni 2006 gab es nicht nur wichtige Gespräche im Klubhaus, sondern auch Tanz im Festzelt auf unserer Wiese. Bei bestem Wetter feierte die Fischersiedlung 50-jähriges Jubiläum und wir Segler waren als Gäste willkommen.



LUNDENBERGSAND

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

Ekkehard und Karin Papke berichten von einem erfolgreichen Traditionsbruch:

Pfingsten einmal anders

Im Winter 2005 kam die Idee und als wir im Frühjahr 2006 von der geplanten Teilnahme der »Tante Schmidt« an der Nordseewoche 2006 hörten, staunten einige und viele schüttelten den Kopf. Wird Heiko seine Familie begeistern können?



Im Hafen – Klub Hamburg von links nach rechts

1. Preis Atoll- Wochenende, 1. Preis Rund Helgoland, 1. Preis Rund Düne, Wanderpreis FAMILY-CRUISER-CUP Wir durften die Helgoland Regatten und die Preisverteilung in Hamburg begleiten. Vielen Dank Heiko, Lucie, Lisa und Inken, für uns waren es großes Erlebnisse.

Die zahlreichen Segelschiffe zu Pfingsten in 20-er Päckchen und 1000 Segler/innen am Hafen von Helgoland waren nie das Ziel unserer Träume, aber wir glaubten an »T S« und Besatzung und entschieden uns spontan fürs Schlachtenbummeln.

Wir starteten am Pfingstsamstag fast zeitgleich. »Tante Schmidt« segelte kreuzend von Cuxhaven die erste Regatta – »Dieksand« segelte anliegend von Husum, beide mit dem Ziel Helgoland. 16.15 Uhr legten wir im Päckchen 4 als 17. Boot an. Mit einer

SMS fanden wir »T S« schnell zwischen den vielen Segelbooten.

Die zweite Regatta Rund Helgoland am Pfingstsonntag sollte eine Starkwindregatta werden. Wir begleiteten »Tante Schmidt« zum Start, winkten noch einmal und motorten ganz schnell zurück in den schützenden Hafen. Bei den vorherrschenden Wetterbedingungen meldeten sich von den vielen Booten nur 107 zum Start an. 52 starteten wirklich und nur 34 erreichten das Ziel (zwei Mastbrüche) aber First Ship Home war »Tante Schmidt« und kam zu uns längsseits – Glückwunsch, Kaffee, ausruhen.

Die dritte Regatta um die Düne fand am Pfingstmontag statt. Wir starteten zusammen d.h. »Tante Schmidt« Düne Rund (18 Seemeilen) und anschließend nach Husum, »Dieksand« direkt nach Husum.

Fünf Monate später folgte die Preisverteilung im Hafen – Klub Hamburg an den Landungsbrücken. Familie Steppat mit „Tante Schmidt“ gewann den FAMILY-CRUISER-CUP 2006 – ein Wochenende im ATOLL OCEAN RESORT HELGOLAND für die ganze Familie –.

Ekkehard und Karin

Und nun noch wörtlich aus dem Internet zitiert:

Erstes Schiff überquerte die Yacht »Tante Schmidt« als Teilnehmer des Family Cruiser-Cups um 13:44 die Ziellinie der abgekürzten Wettfahrt BHF-Bank Cup Rund-Helgoland. Eine Minute später folgte die »Bank von Bremen« als erstes Schiff der IMS-Starter.

Friesencup 2006

Die Vergabe des diesjährigen Friesencups erfolgte im Anschluss an die letzte der vier ausgetragenen Regatten, der Norderaue-Regatta vor Amrum. Im Vereinsschuppen wurden die Einzelwertungen und die Vereinswertung bekannt gegeben.

Mit Abstand die meisten Punkt hat sich Olaf Kogge mit seiner Amigo ersegelt, gefolgt von Jan-Peter Jürgensen mit der Albatros IV und Heiko

Steppat mit der Tante Schmidt.

Da somit die ersten drei Plätze von Husumer Seglern belegt wurden, überraschte auch das Ergebnis der Vereinswertung nicht wirklich. Der Husumer Seglerverein siegte vor dem Wyker Yacht Club und dem Amrumer Yacht Club.

Ekkehard Papke nahm stellvertretend für den Husumer Seglerverein den Teller in Empfang.

Gesamtwertung

PI	Bootsname	Typ	Eigner	Verein	Schinkenregatta Wyk	Heverregatta Husum	Um Amrum Rum	Norderaue Regatta Amrum	Ges.
1	Amigo	First Class	Olaf Kogge	HSrV	4	60	60	50	174
2	Albatros	Delanta 76	Jan Peter Jürgensen	HSrV	4	50	60	4	118
3	Tante Schmidt	Nissen 31	Heiko Steppat	HSrV	4	50	10	40	104
4	Luise	Mak Ten	Sönke Jessen	ASrV	4	4	50	4	62
5	Bumerang		Peter Rieger	NWV		60			60
5	Wattje	Etap 22	August Nachtigall	HSrV				60	60
5	Fuchur	First Class	Volkert Petersen	AYC				60	60
8	Jasu	Hanse 29	Helge Flor	AYC	4		20	35	59
9	Speedy	Friendship	Hauke Stammer	WYC	4	25	25	4	58
9	Rebell	Rebell	Harry Dietrichsen	HSCH		4	50	4	58
11	Bajazzo	J109	Kai Kröger	WYC	4	40	6		50
12	Faxe	Feeling	Jan Arndt Boetius	WYC	4		40	4	48
13	Dwarslöper	GibSea	Hans Lepsien	WYC	4	4	35	4	47
14	Rumdriever	GibSea	Bernhard Bohn	WYC	4	4	30	4	42
15	den lille Harfrue	Dehlya 25	Gerd Cornehl	HSrV		40			40
15	Grautvornix	Delanta	Wille Winkler	WYC			40		40
15	Edit A Dream	Dragonfly	Peter Potthoff-Sewing	WYC	4		6	30	40
18	Tedje Wind	Hanseat	Klaus Nachtigall	HSrV		35			35
18	Gyde		Jörg Hansen	HSrV		35			35
18	Tjorven	Najad	Dittmar Friedrichs	WYC			35		35
18	Dieksand	Oceanis 363	Ekkehard Papke	HSrV	4	6		25	35

Vereinswertung

Pl.	Verein	Schinkenregatta Wyk	Heverregatta Husum	Um Amrum Rum	Norderaue Regatta Amrum	Ges.
1	Husumer Segler Verein	12	160	135	150	457
2	Wyker Yacht Club	12	71	115	38	236
3	Amrumer Yacht Club	12	4	105	99	220
4	Nordstander Wassersport		94			94
5	Hallig Segel Club Hooge		4	50	4	58
6	Tönninger Yacht Club	4				4
7	Sylter Yacht Club					0



Heverregatta 2006

Am 17. Juni fand mit der Heverregatta die zweite der »Big Four«, der 4-teiligen Regattaserie (Friesen-Cup) vor der deutschen Westküste statt. Wie alle Regatten in diesem Jahr, war auch die Heverregatta diesmal

etwas für die Schwachwindspezialisten. Null bis 2 Windstärken und wechselnde Richtungen erforderten von den Besatzungen eine hohe Aufmerksamkeit. Nachfolgend die Ergebnisse:

Startzeit : 09:15:00

Gruppe blau						
Name der Yacht	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	Ziel einlauf	gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
Amigo	101	Olaf Kogge	HSrV	13:56	04:41:55	04:39:08
Tante Schmidt	99	Heiko Steppat	HSrV	13:59:55	04:44:55	04:47:48
Wiebke	97	John Muhl	HSrV	13:57:27	04:42:27	04:51:11
Bajazzo	88	Kai Kröger	FKK	13:49:55	04:34:55	05:12:24
Luise	99	Sönke Jessen	ASrV		Disq.	

Gruppe weiß 1						
Name der Yacht	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	Ziel einlauf	gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
Thalassa	111	Peter Südbrock	WYC	14:12:13	04:57:13	04:27:46
Katharina	111	Holger Dambach	WYC	14:15:02	05:00:02	04:30:18
Pella	107	Heiko Cunze	HSrV	14:07:53	04:52:53	04:33:43
Rumdriever	111	Bernhard Bohn	WYC		DNF	
Dwarslöper	111	Hans Lepsien	WYC		DNF	

Gruppe weiß 2						
Name der Yacht	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	Ziel einlauf	gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
Storch	111	Matthias Schenke	HSrV	14:04:44	04:49:44	04:21:01
Tedje Wind	108	Klaus Nachtigall	HSrV	14:00:20	04:45:20	04:24:12
Lone	109	Christoph Heer	HSrV	14:06:58	04:51:58	04:27:52
Dieksand	105	Ekkehard Papke	HSrV	14:49:04	05:34:04	05:18:10

Gruppe weiß 3						
Name der Yacht	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	Ziel einlauf	gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
Albatros 4	114	Jan-P. Jürgensen	HSrV	13:54:45	04:39:45	04:05:24
den lille Havfrue	116	Gerd Cornehl	HSrV	14:04:03	04:49:03	04:09:11
Speedy	112	Hauke Stammer	WYC	14:03:40	04:48:40	04:17:44

Gruppe rot 1						
Name der Yacht	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	Ziel einlauf	gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
Gyde	118	Jörg Hansen	HSrV	14:16:10	05:01:10	04:15:14
Mucki	117	Bernd Rief	NWV	14:14:06	04:59:06	04:15:38
Rebell	118	Harry Dietrichsen			disq.	
Sirius	120	Kurt Kossatz	PYC		DNF	

Gruppe rot 2						
Name der Yacht	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	Ziel einlauf	gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
Bumerang	130	Peter Rieger	NWV	14:20:43	05:05:43	03:55:10
Dance on waves	118	Focke Schmidt		14:25:54	05:10:54	04:23:28
Timobelu	116	Bernd Peters	HSrV	14:20:43	05:05:43	04:23:33
Swantje	126	Bernhard Jens	NWV		DNF	
Tine	118	Jugendabteilung	HSrV		DNF	

Matthias Schenke segelt Einhand durchs Watt

Zum Schleusenfest auf Hooge

Die Tide war günstig, um mittags in Husum zu starten und über Dwarssloch nach Pellworm zu kommen. Am Samstag Morgen 04:50 h Hochwasser in Hooge oder nachmittags mit dem ganzen Wooling sich durch die Schleuse quetschen, wenn schon alle Plätze belegt sind und kaum noch einer willkommen. Also nach dem ersten Hochwasser in Hooge einlaufen – gibt es eine Alternative? Und da Einhandsegler morgens keinen anderen Blödsinn vorhaben als aufzustehen, rasselte der Wecker um halb zwei, damit der »Storch« nicht mehr durch den Schlick waten musste. Auch im Sommer Zappendusternis um die Zeit zumal vier Tage nach Neumond die Sichel noch nicht einmal orientalisches aussah. Eine ruhige und laue Sommernacht, die Pricken vor Tammensiel schienen einen noch krummeren Weg zu markieren als bei Tage, und wehe dem, der die Batterien seines Handscheinwerders nicht ausreichend gewartet hat. Legt man bei Tage bei halber Tide gern den Hebel auf den Tisch, um wieder einmal den Hauch von Geschwindigkeitsrausch zu erleben, muss man bei Nacht eine Tonnenkollision mit acht Knoten nicht erleben. Es ist zwar sehr hilfreich auf der einen Seite einen kleinen Plotter und auf der anderen Seite den Radarschirm zu haben, aber unter Umständen kann der GPS-Standort mit der Realität nicht hundertprozentig übereinstimmen und kleine Tonnen mit einem mickrig konstruierten Radarreflektor tauchen im kleinen Yachtradar manchmal erst auf, wenn das Objekt bereits passiert ist. Also kleine Fahrt

in der Norderhever bis zum Rummeloch und dann – o Wunder – zusätzlich zum Plotter war jede Buschprick im Radar zu sehen. Und ich war mal wieder mutterseelenallein im Nationalpark, die Vögel hatten sich weisungsgemäß in die Schutzzonen verkrochen, und ich konnte abwarten, wie sich die Sonne aus dem Stollberg in die Höhe schraubte. Was für ein Morgen. Nicht einmal das Fernsehen kann einem so etwas bieten – auch nicht die Ranger auf den Adler – Schiffen.

Aber auch an solch schönen Tagen geht etwas schief. Ich hatte noch nicht verinnerlicht, wie ein Schwertboot bei Querwind abtreibt. Der freche Kunze hat den dusseligen Zahnarzt hinterher aufgeklärt, dass das Schwert unten zu sein hat auf Hooge, weil das Schiff dann wie auf Schienen fährt, wenn das Schwert durch den Schlubber gezogen wird. Zum Spott über ein unsanftes Anlegen bei seniler Bettflucht gesellt sich eine verbogene Relingsstütze, aber so etwas soll dieses Schiff gewöhnt sein.

Matthias Schenke

Hans Glasneck (SKWB) stellt klar:

Gültigkeit von Seefunkzeugnissen

Die Neuregelung im Funkbereich aufgrund der 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 06. August 2005 sieht vor, dass die Schiffsführer entsprechend der funktechnischen Ausrüstung der Yacht ihre Qualifikation durch den Besitz des entsprechenden Funkbetriebszeugnisses nachweisen müssen.

Aus einem Rundbrief des DSV für die Vereinsarbeit (DSV-Intern II 2006) war abzuleiten, dass die Besitzer des Allgemeinen Betriebszeugnisses für Funker (ABZ) und des Beschränkt gültigen Betriebszeugnisses für Funker I (BZ I) künftig eine Ordnungswidrigkeit begehen, wenn sie je nach vorhandener Anlage nicht im Besitz des LRC oder des SRC sind.

Wir haben daraufhin dem DSV am 25. Mai 2006 mitgeteilt, dass wir diese Auffassung nicht teilen. Mit Schreiben vom 19.06.2006 bestätigte uns die Zentrale Verwaltungsstelle nach der Sportseeschifferscheinverordnung im Deutschen Segler-Verband, dass unsere Auffassung richtig ist, dass die Befähigungsnachweise, die bis zum 31.12.2002 ausgestellt wurden, nämlich das »Allgemeine Betriebszeugnis für Funker« (ABZ) und das »Beschränkt gültige Betriebszeugnis für Funker I« weiterhin Gültigkeit haben.

In dem Schreiben heißt es u.a. wörtlich:

»Die alten Befähigungszeugnisse gelten uneingeschränkt weiter.«

FEUERLÖSCHTECHNIK
HERRMANN Inh. M. Scheve

Maas 23
25813 Husum

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



Neuer alter Optimistentrailer

Kaum zu glauben, aber unter dem neuen Gewand verbirgt sich tatsächlich der alte Trailer der Optimistengruppe. Unter Federführung von SK Bernd Reinhold erhielt das im Schuppen

dahinrostende Gefährt nach Sandstrahlen, Verzinken und Lackieren noch neue Reifen, Stützrad, Materialkisten und zu guter Letzt auch noch den TÜV-Stempel.



Besonderer Dank geht an die Firmen ...

GUTBIER
HANDWERK FARBE DESIGN

kannsmasehn.
Dieselstraße 10-12 | 25813 Husum | Fon 04841-9900
www.gutbier.info

ALU HANSEN
Fenster
Türen
Fassaden
Tischlerei

H. D. Hansen GmbH & Co. KG 25813 Husum · Marienhofweg 129

HEIZUNG · LÜFTUNG · SANITÄR

Otto-Hahn-Str. 5, 25813 Husum · Tel.: 04841-7709-0, Fax: 7709-29
www.walter-waermetechnik.de

HW
Harald P.
WALTER
Heizung · Lüftung · Sanitär

AMW **PKW-Anhänger**
Heinrich Otto · Osterende 108 · 25813 Husum · Tel. 1818

R · E · I · F · E · N THOMSEN
GANZ OBEN IM NORDEN

*Ekkehard Papke beim Ungeheuer von Loch Ness,
sein Mitsegler Achim Rieke berichtete:*

Das Wappen und das Ungeheuer

**1442 Seemeilen
Vom 1. - 19. Juli 2006**

Seit Siegfried in der Nibelungensage den Drachen tötete, ist uns der Mythos abhanden gekommen. Die jüngste Geschichte um Bruno den Bären wurde auf unprosaische Art beendet und wird keinen Stoff für Märchen und Legenden liefern.

Zur Behebung dieses Defizits macht sich also im Juli – pünktlich zum Sommerloch – das Wappen mit neun gänzlich furchtlosen Recken auf den Weg zu einer der letzten Legenden dieser Erde, dem Loch Ness, dem ständigen Aufenthalt des sagenumwobenen Riesen-Untiers.

Zu den sorgfältigen Vorbereitungen gehört natürlich auch die Einstimmung der Crew auf die Besonderheiten dieser Reise. Wo allerdings die Erkenntnis herstammt, das Ungeheuer fräße am liebsten Blutwurst, bleibt auch in der Folgezeit völlig im Unklaren.

Am Morgen des 1.7. erreichen also zwei mit Crew, Ausrüstung und Proviant schwer bepäckte Kleinlaster die Marina von Cherbourg zur Ablösung. Am gleichen Tage geht's ab in Richtung Fastnet Rock mit einer Stippvisite auf den Scilly Inseln (Tresko mit seinem faszinierenden tropischen Botanischen Garten!) Aus der Umlaufbahn um den Felsen – der Teufel verliert hier erstmal schon einen Satz Ohren – schießen wir an der Südostküste von Irland hoch in Richtung Irische See mit einem Zwischenstop in Kinsale und später Dub-

lin, der die älteren Herrschaften mit den Annehmlichkeiten einer großen Marina beglückt. Fast scheint beim WM-Finale am Fernseher und etlichen vorzüglichen Guinness-Bieren das ganze Vorhaben in Frage gestellt zu sein.

Südwind, lieber Südwind komm und bring mein Schiff zum Ness! In der Irischen See sind dann die Hörner dran. Der Teufel kommt mit der Ersatzbeschaffung kaum noch nach. Immer mehr merken wir den Widerstand, den das Ungeheuer unserer Annäherung entgegensetzt. Es verbarrikadiert sich hinter 29 Schleusen, aber schon auf Meereshöhe traktiert es uns mit Nebel und einigen merkwürdigen Randerscheinungen zur Demoralisierung. So verspätet sich eines Morgens die 11-Uhr-Sherrytime unerklärlicherweise und der Ruderträger bekommt nicht das erste Glas! Ein empfindlicher Einschnitt in die Etikette. Ab sofort wird zur Sherrytime geglast.

Fort William liegt am westlichen Eingang des Caledonian Canals. Dort trifft sich, was in die Nordsee will oder nur den Loch Oich oder Loch Ness besuchen will, darunter auch die „Alibaba“, eine Nußschale mit 30 cm Freibord und einem seegängigen Trio aus Potsdam, welches seit Wochen von Freest an der Ostsee aus die nördlichen Gewässer unsicher macht.

Das Guinness ist weniger als Bier denn als Volksnahrungsmittel anzusehen. So versorgt genießen wir die heimische schottische 3-Ton-Musik in Fort William, dargebracht von einem



stimmgewaltigen Sänger mit Gitarre. Das jüngere internationale Publikum ist begeistert. Der Vorgang regt uns zur Gründung eines eigenen Bordorchesters an, bei der unvermutet zwei Hohner- Mundharmonikas zu Tage treten. Den Musikanten gelingt es in der Folgezeit gelegentlich mühelos, die Pflicht menschenleer zu spielen.

Morgens früh geht's gleich in die erste Schleuse. Der übliche Schleusentrunk macht uns angesichts 28 nachfolgender Prozeduren zwangsläufig etwas nachdenklich. Die Whooping der Motorbootcharterer, die mit der Unbekümmertheit von Treckerfahrern in die Schleusenkammer donnern, ist eher gewöhnungsbedürftig.

Nach einigen Stationen hat sich eine gewisse Schleusenroutine eingestellt, und es rennt nicht mehr alles auf den

gleichen Festmacher los. Auch das gelegentliche wechseln von Backbord auf Steuerbordseite klappt reibungslos.

Nach ungefähr einem Dutzend Schleusen fahren wir auf den Loch Oich hinaus und segeln mit einer Backstagsbrise mitten durch das faszinierende schottische Hochland mit seinen abwechselnd steilen Granitabbrüchen, vergleichbar den Norwegischen Fjorden, oder wieder ganz lieblichen Ufern mit satten Wiesen und einem frischen Duft nach Grün.

Das kann ja alles überhaupt gar nicht gut gehen. Was mag uns noch bevorstehen? Nach einer weiteren Reihe von Schleusen wird die Lage nunmehr richtig gespannt, als wir endlich in den Loch Ness hinaussegeln. Wir sind am Ziel! Der See mit seinen 17 sm Länge liegt ruhig da zwischen einer

Kulisse von atemberaubenden Felswänden und flacheren Hängen. Norwegische Fjordlandschaft. Und wieder eine Backstagsbrise. Also hoch mit dem Spinnaker. Vielleicht erweckt der ja die Neugier unseres ungeheuerlichen Außenbords-kameraden. Zunächst rauscht unser Schiff bei leichter Brise fast lautlos mit 8 Knoten allen anderen davon. Selbst ein dummer Stänker wird zum stummen Denker. Auch unsere Potsdamer Freunde nutzen die Gunst unter Spinnaker, kommen sich aber ziemlich stehengelassen vor, wie sie später berichten.

Wasserseitig tut sich aber nichts. Am Ende werden erklärungstheoretische Sätze postuliert.

Eventuell war unsere Geschwindigkeit zu groß, und es ist bei der Verfolgung durch Überanstrengung einem Herzschlag erlegen. (Die gängige These für den Mißerfolg beim Hochsee-Angeln) Das widerspricht eigentlich der These, daß es ungeheuer schnell sein muß, weil es schon an verschiedenen Orten zur gleichen Zeit gesichtet wurde. Oder: Es mag einfach keine Blutwurst. (Wer kam eigentlich ausgerechnet auf Blutwurst, verdammt noch mal?)

Die wachhabende Backschaft ist zunächst tief enttäuscht und muß mit musikalischen Heimatstücken wieder aufgerichtet werden. Und es gelingt ihr das für diesen Zeitpunkt völlig Unerwartete: die Quadratur des Kreises, experimentell durchgeführt anhand einer Dose Blutwurst, deren kreisrunder Inhalt in quadratische Stücke aufgeschnitten wird. Damit dürfte diese Wache auf dem „Wappen von Bremen“ die Menschheit wieder einen großen Schritt nach vorn gebracht haben und in die Annalen nicht nur der Segelei sondern auch der Mathematik eingehen. (Nicht

wahr, Jörn?). Die Begeisterung hält sich eine Zeitlang, dann zelebriert jeder, der sich in selbstloser Aufopferung an die Verminderung von Blutwurst macht, Mitleid erheischend reines Märtyrertum.

In Inverness, am östlichen Ausgang zur Nordsee, bleiben wir über Nacht vor der Seeschleuse hängen – wegen Dienstschluß. Das nutzen wir noch einmal zu einem Zug durch die Gemeinde bei folkloristischer Musik und etlichen Guinness, diesem Allheilmittel gegen Gliederreißen, Heimweh und verpaßte See- Ungeheuer.

Nach Verlassen von Inverness gehen wir auf Helgolandkurs. Hier passiert nichts Ungewöhnliches mehr. Das Ungeheuer von Loch Ness verwandelt sich in eine seekranke Brieftaube. Ekkehard mutiert vom Seemann zum Stallmeister und pflegt sie hingebungsvoll.

Sie wird erst in Bremerhaven wieder ihren Flugdienst aufnehmen. Der Schiffer erklärt die Blutwurst zur Bordwahrung. Es erfolgt die unumgängliche Null-Meridian-Taufe für Ulli. Bei der Annäherung an die Deutsche Bucht wird der Kulturausschuß gebildet, der die Crew wieder auf mitteleuropäische Tischsitten einnorden soll. Unter anderem wird ein Seminar zum Gebrauch von Messer und Gabel angeboten.

Ein kleines Versäumnis bewegt jedoch alle: Beim Abschied in Inverness verriet uns der Schleusenmeister das richtige Rezept: The more Whisky - the more monsters! Und wir hatten nicht einen einzigen Tropfen Whisky an Bord. Schade. Dabei liebe ich Whisky: daumenbreit und temperiert. Oder so.

Achim Rieke

Lütt beten wat to schmunzeln to Wiehnachten

De Pelzmütz

To Wiehnachten, dor snackt se ja all veel von den leven Gott – un von Gerechtigkeit un so, un ick mööt seggen: siet mien Kinnerdoggen glööv ick dor an – an de Gerechtigkeit – in lütje Soken tomindst.

Kiek mol, dat weer fröher so, dat wi alltohoop Wiehnachtenovend in de Kark gängen, dor meist annerthalv Stünnen up de harte Bank hen-un herrücht sünd, denn Oma un Opa ahoolt hefft un mit de beiden sinnig no Huus gohn sünd. Dor wurd nu noch nich beschert, dor wurd eerstmol von de Kark vertellt un de Leder nosungen. Denn keem noch dat Ovendbroot – un denn de Bescherung. Un liekers mi dat natürlich nervt hett, disse Töveree: ick weer dor von övertüügt, dat höört so. So is Wiehnachten. De leve Gott will dat so.

Un ick heff dor noch soveel faster an glööv, as een Jahr meist een Mallör passeert weer.

In unse Kark brennen ja an Wiehnachten överall Kerzen, klor, man ook an de Ennen von de Bänk. Un in de Bank vör mi seet Familie Meyer. Von links no rechts: Mudder, Vadder, Oma un de beiden Jungs. Un ick muß dor blots eenmol henkieken un ick wuß: de hefft al Bescherung hadd.

Ohhh. Stell di dat vör. De beiden Jungs, wo stolt se dor mit ehr nejen Anoraks seten, Oma harr schiens'n grönen School kregen, de överhaupt nich to ehrn blauen Mantel passen dee, Vadder Meyer beföhl jümmers sien Ledderhandschuh un links, dor seet Mudder Meyer mit ehr Pelzmütz.

De nehm se natürlich nich af, nee, dat ook man jo jedeneen sehn kunn, wo dick ditmol Wiehnachten bi ehr utfullen weer.

U nick bün ganz seker: dat hett den leven Gott nich gefullen. Un dorum hett he ehr ganz lisen in't Ohr snackt: *Berta Meyer – den Kopp no links*. Un se schoov den Kopp no links.

Noch mehr. Un se deit dat. *Un nu noch'n beten* – un upmol mook dat Ffffffhhhhhh! Un de Pelzmütz brenn lichterloh.

Berta Meyer schree up, reet sick dat Höhnernest von'n Kopp – un dat hett stunken – bahh.

Doch in den Momang heff ick wußt: Bescherung vör de Kark – nee, dat is verboten. Un dor hoolt wi uns vondongen noch an.



Ein Nachruf auf Heine Michelsen



Am 6. März diesen Jahres verstarb kurz vor seinem 83. Geburtstag unser Ehrenmitglied Heine Michelsen. Sein letzten 3 Lebensjahre verbrachte er – gepflegt von seiner Frau Emmilene – zu Hause in der Maas. Ironie des Schicksals: Die Themen »Krankheit und Siechtum« waren ihm stets ein Graus gewesen. Das passte zu ihm, der Zeit seines Lebens ein richtig »kerniger Segler« war. Und so werden wir ihn in Erinnerung behalten. »Refen« war für ihn beim Segeln kein Thema. »Doar mutt Kraft op!« war sein Motto. Ein Mann der Tat, keiner für lange Diskussionen. Kritisch, aber zupackend. Und immer konsequent. Sein Wort galt. Er hatte keine Bange, auch mal unbequem zu sein mit seiner Meinung. Ihm haben wir alle viel

zu danken: Sein Fachwissen, seine immense Arbeitsleistung für den Verein und nicht zuletzt seine Liebe zum Segeln werden uns fehlen. Zur Arbeit ließ er sich nie lange bitten, doch auch die Geselligkeit und der Klönschnack kamen nicht zu kurz. »Watt is de Luft hier drög?!« hieß dann das erlösende Wort.

Heine begann als einer der ersten aktiven Wassersportler in der Husumer Bucht nach dem Krieg, zuerst noch von Süderhafen aus. Der Weg führte vom Paddelboot, übers Motorboot zum Segelsport. Am 1. Juli 1952 wurde er Mitglied im Husumer Seglerverein. Immer größer und immer schneller wurden seine (gebrauchten) Boote. Die »Frisia« war sein erster Neubau und dazu noch völlig selbst gebaut. Von Regatten brachte er manches Edelmetall mit nach Hause. Bald war das Wattenrevier zu klein für ihn. Die Ostsee wurde erobert und war für viele Jahre und Fahrten so etwas wie eine 2. Heimat. Bis hin nach Husum im Bottnischen Meer in Nordschweden ging die Fahrt mit »Mein Traum«, immer begleitet von seiner sturmerprobten Bootsfrau.

Sein letztes Segelschiff hieß »Ultimo«. Ein Name, der Heines Realismus zeigt und der auch ein bisschen seinen hintergründigen Humor offenbart.

Die sterblichen Überreste von Heine Michelsen wurden zur Position: 54°41,0'N 8°12,0'O gebracht. Im Gebiet zwischen Amrum und Sylt ist seine Asche wunschgemäß im heimatischen Meer versenkt worden.

Peter Barrot

Termine

- | | |
|-------------------|--|
| 26. Dezember 2006 | Traditioneller Weihnachtsfrühschoppen im Vereinsheim |
| 12. Januar 2007 | Bootseignerversammlung |
| 2. Februar 2007 | Jahreshauptversammlung |

Dankeschreibung

Ohne das Engagement einiger Vereinsmitglieder wäre es nicht möglich, die Vereinzeitschrift zusammenzustellen. Und ohne die Unterstützung unserer Anzeigenkunden könnten wir diese Vereinszeitschrift nicht aufs Papier bringen. Besonders erwähnen möchte ich die alljährliche große Unterstützung durch Ekkehard Papke, Hargen Johannsen und Jörg Hansen. Dank der Mitarbeit von Gerd Cornehl hat die Tröte nach über 20 Jahren im gleichen Layout endlich einmal ein Facelifting erfahren.

Euch/Ihnen allen herzlichen Dank.

Jan-Peter Jürgensen

opticland
SIEVERS

Juwelier
SIEVERS

Brillen- und Kontaktlinsen-Studio

25813 Husum, Norderstraße 4, Tel. (04841) 2085 / 86
25899 Niebüll, Hauptstraße 57, Tel. (04661) 2133

Stressless®

MIT DEM PATENT AUF BEQUEMLICHKEIT



EKORNES®

Möbelvertriebs 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

auch in Ihrer Nähe:



Diedrichsen
EINRICHTUNGEN

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