


www.nospa.de



Gut.

... für den HsrV.

 Nord-Ostsee
Sparkasse

Die Nord-Ostsee Sparkasse ist Partner des Husumer Seglervereins und bekennt sich zu den hervorragenden Leistungen dieses Vereins. Wir wünschen weiterhin viel Erfolg.  direktService (04841) 89 98 - 55 55

TRÖTE

40. Ausgabe

Vereinszeitschrift des
Husumer Seglervereins
2008



**Wracks und Strandleichen
... endlich Bornholm
Helgoland – schon wieder
u.v.m.**



Liebe Segelkameradinnen und Segelkameraden,

zum Vereinsjubiläum »80 Jahre Husumer Segler-Verein« konnten wir beim Sommerfest mit Heverregatta beweisen, dass wir trotz des fortgeschrittenen Alters doch recht aktiv und jung geblieben sind. Die Kombination von sportlichem Wettkampf und fröhlicher Feierlaune mit Musik und Tanz kam nicht nur bei den Segelkameradinnen und Segelkameraden an, sondern begeisterte alle ange-reisten Gäste und Regattateilnehmer.

Ein Begleitprogramm für die Vereinsjugend integrierte unsere Jüngsten mit ihren Eltern in das Fest und das Vereinsleben.

Ein besonderer Höhepunkt war die Taufe eines weiteren Optimisten für die Jugend, der aus großzügigen Spenden der NordOstsee Sparkasse angeschafft werden konnte.

Den großen Zuspruch unserer Gäste an einer »festlicheren Regatta« werten wir als Wunsch für eine Wiederholung, dem wir sicher in der Zukunft wieder nachkommen werden. An dieser Stelle allen Helfern unseren herzlichsten Dank.

Rechtzeitig zur Dezemberversammlung mit Grünkohlessen erscheint die neue »Tröte«. Obwohl sie auch schon über Jahrzehnte aus dem Vereinsleben berichtet, ist sie nicht etwa in die Jahre gekommen, sondern begeistert nicht nur Leser im Segler-Verein mit Neuigkeiten und vielfältigen Beiträgen und mit frischem, jungem »Outfit«. Allen Autoren und der Redaktion sei an dieser Stelle gedankt für ihre Mühe.

Wie in jedem Jahr ist die Beteiligung an den gemeinsamen Veranstaltungen wie dem An- und Absegeln, dem Grünkohlessen und den Monatsversammlungen erfreulich gut und sie wird sicher die vielen engagierten Vereinsmitgliedern im Vorstand, im Festausschuss und auch beim Arbeitsdienst motivieren, auch im nächsten Jahr ihr Bestes zu geben. Und auch der große Zuspruch an dem Programm der Jugendabteilung mit Training, Fahrten zu Regatten der Nachbarvereine und darüber hinaus ist als besonderer Dank für unsere Jugendbetreuer zu sehen.

Ich wünsche eine frohe Weihnachtszeit, einen guten Rutsch ins neue Jahr, eine schöne Segelsaison 2009 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, Olderswarf, Osterfeld,
Rantrum, Sankt Peter Bad, Sankt
Peter Dorf, Schwabstedt, Törning,
Wester-Ohrstedt



Volksbank-Raiffeisenbank eG
Husum-Eiderstedt-Viöl

Was es zu »Träten« gibt:

Aus dem Buch »Das Meer war ihr Schicksal« von Marlies Lehmann-Brune und
SK Harald Petersen:

Wracks und Strandleichen vor unserem Revier 4

Monika und Reinald Seiffert übers Überwintern im Wasser:
»Bubblehamn« – Erfahrungsbericht 9

Ekkehard Papke on Tour, Achim Rieke hat's festgehalten:
Der Seeweg nach Santiago de Compostela (Nordwest-Spanien) 12

Ekkehard Papke denkt er wär' dabei:
FamilyCup vor Helgoland: Nordseewoche 15

Hargen Johannsen und Sohn Carsten:
Endlich Bornholm! 17

Jan, Frederike und Gyde berichten von der:
Optiregatta Hafentage 2008 23

Jugendsegelei in 2008 24

Elisabeth Harder
Der »Ostseeseglerbericht« 26

Aus der Jugendabteilung:
Vereinsflotte für die Segelausbildung 27

Matthias Schenke einhändig:
»Helgoland – mal wieder«, 28

Flottenbewegungen 32

Hargen Johannsen über:
Die Rettung des »Paradieses« 33

Aus der Jugendgruppe:
Absegeln – mit segeln oder selber segeln? 36

Friesencup 2008 38

Der Regattaklassiker 2008 auf der Hever 40

Die Vereinsjugend sagt »Danke« 41

Dit un Dat 42

Termine 43

Wracks und Strandleichen vor unserem Revier

Unzählige Schiffe sind in unserem Revier in den letzten 500 Jahren gestrandet. Von ein paar spektakulären Strandungen will ich hier berichten:

Kanonendonner grollte über die Dünen von List. Die Schlacht forderte 800 Tote. Weil die dänischen Dickschiffe die Durchfahrt blockierten, saßen die



Der Königshafen

Auf Sylt fällt der Name Königshafen für eine flache Bucht hinter dem Ellenbogen auf. Wisst Ihr woher er kommt?

Sechs Stunden dauerte die entscheidende Seeschlacht am 16. Mai 1644 zwischen den Kriegsschiffen König Christians IV. und den Schweden. Die waren mit einer gecharterten holländischen Flotte von über 30 Schiffen und 2.000 Mann Besatzung unterschiedlicher Nationalität aufgekreuzt. Der

Schweden mit ihren 33 kleinen wendigen Schiffen im Lister Tief zwischen Sylt und Röm fest. Die Sylter waren außer sich. Erst hatten sie die angespülten Leichen verscharren müssen. Nun mussten sie auch noch die marodierenden Musketiere ertragen, die sich mit Plünderungen die Zeit vertrieben.

Während die Männer beim Fischen waren, formierte sich ein Feldzug wütender Insulanerinnen unter Führung

von Christian Graf von Rantzau und einer kleinen Schar dänischer Soldaten. Die Frauen hatten ihre Sonntags-tracht angelegt, kniekurze Röcke, leuchtendrote Strümpfe und gleichfarbige Umhänge. Ihre Kopfbedeckungen waren mit großen Silberknöpfen versehen. Bewaffnet hatten sie sich mit Forken, Dreschflegeln und Speießen. Als die im Tal lagernden Schweden eine über den Dünen auftauchende lange Kette merkwürdiger Erscheinungen entdeckten, deren Kriegsausrüstung im Gegenlicht blinkte, glaubten sie an einen Höllenspuk. Sie fürchteten um ihr Leben, ließen alles im Stich, flüchteten auf ihre Schiffe und hissten in Eile die Segel. Infolge des hohen See-gangs, der keinen gezielten Kanonenschuss zuließ, gelang ihnen der Ausbruch aus dem Lister Tief. Zum Gedenken verlieh König Christian IV. dem Schauplatz seines Sieges, der Reede von List, den Namen Königshafen.

Wie kommt Graf Luckners Seeadler nach Sylt?

Er machte auf Sylt zweimal von sich reden. Am Morgen des 15. März 1915 sichtete man südlich von Westerland die Takelage eines großen Dreimast-ers, der auf dem Riff festsaß. Das Schiff fuhr unter amerikanischer Flagge und führte den Namen PASS OF BALMAHA. Da es keinen Schaden genommen hatte, konnte es nach der Entladung freigeschleppt werden. Im August desselben Jahres wurde die PASS OF BALMAHA wieder vor Sylt gesehen. Diesmal verlangte sie nach einem Sperrlotsen. Sie war von einem englischen Kreuzer nördlich von Schottland gekapert worden. Ein deutsches U-Boot hatte den Englän-

dern die Beute aber wieder abgejagt und den Amerikaner mit nur einem Deutschen an Bord nach Bremen beordert. Diese Fahrt hatte das Schiff erneut nach Sylt geführt. Erst als beim Anlegen in Cuxhaven die Luken geöffnet wurden, kam die von den Amerikanern eingeschlossene englische Prisenbesatzung zum Vorschein. Die deutsche Kriegsmarine rüstete die PASS OF BALMAHA zu einem Kaperfahrer um, der später unter dem Kommando von Felix Graf Luckner als SEEADLER weltberühmt werden sollte. Ihr Schicksal erfüllte sich 1917 weit entfernt von Sylt vor der Südseeinsel Mopelia, wo es vor der Lagune strandete. Luckner hatte wohl zu dicht an der Laguneneinfahrt geankert. Als der Strom kippte, zerschellte der Seeadler an den Korallenklippen.



Ormen Friske

Am 26. Juni 1950 löste die Nachricht: 'ORMEN FRISKE zerbrochen; die Besatzung vermisst!' überall Trauer und Bestürzung aus. Mit ihrem nachgebauten Wikingerboot waren die jungen Leute im Juni 1950 zur Weltausstellung in Paris gestartet, um fünf Jahre nach Ende des Krieges ein Zeichen der

Völkerverständigung zu setzen. Unter den Sportlern aus verschiedenen Berufen war nur ein Seemann.

Das einzige Navigationsgerät war ein kleiner Bootskompass. Die Wettermeldungen wurden über ein Kofferradio abgehört. Es befanden sich keine Positionslampen an Bord. Von allen Schiffsunglücken jener Jahre löste dieser mysteriöse Untergang wohl das größte Medieninteresse aus. In der Vielzahl der Vermutungen könnten zwei Theorien am ehesten als wahrscheinlich gelten: Das Überlaufen des 24 Meter langen unbeleuchteten Bootes durch ein größeres Schiff bei Sturm in der Nacht vom 21. zum 22. Juni oder das am Tage darauf einsetzende Bombardement von Helgoland durch die Engländer.

Bald danach wurden aus dem gesamten Inselbereich Nordfrieslands Wrackfunde gemeldet. Das neun Me-

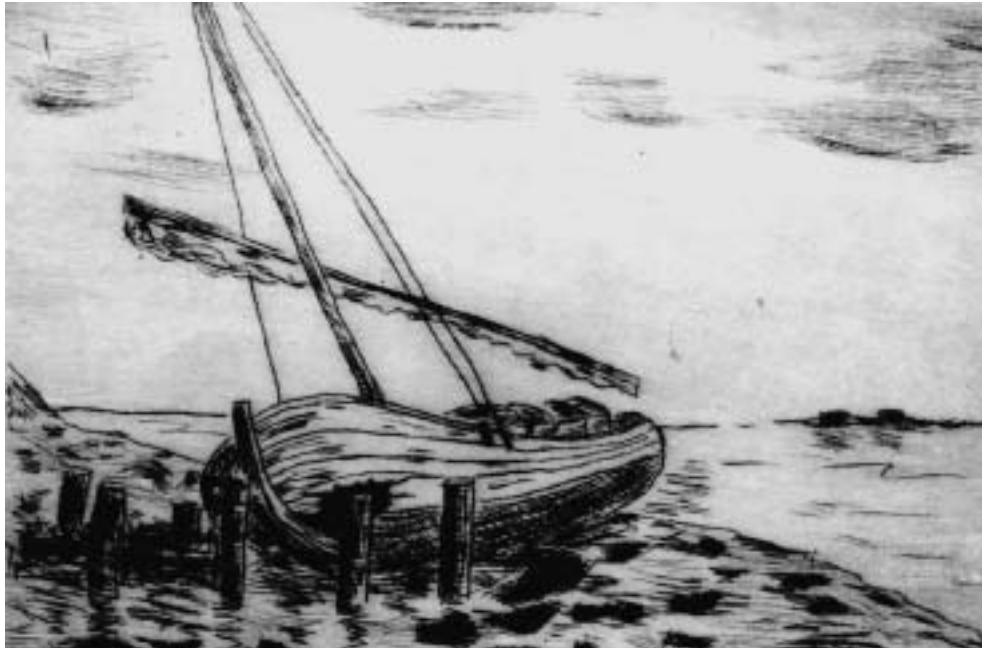
ter lange Heckteil der ORMEN FRISKE wurde zwischen Norder- und Süderoog gesichtet und nach Pellworm gebracht, wo es die Familie Liermann auf der Tammenswarft aufbewahrte. Im Laufe der Jahre ist es zerfallen. Allein der schneckenförmige Zierrat an dem gebogenen Heck, die Heckschnecke, hat die Witterungseinflüsse überdauert und erinnert im Schiffahrtsmuseum in Husum an die Tragödie. Nach und nach wurden neun Leichen gefunden und in ihre Heimat überführt. Von den anderen sechs Verunglückten fehlt jede Spur. Die wahre Ursache der Tragödie konnte nie aufgeklärt werden.

Im Jahre 1994 entdeckte man bei Sielarbeiten am Uelvesbüller Deich ein hölzernes Schiffswrack. Bei seiner Freilegung kam der Bug eines flachbodigen Frachtseglers zum Vorschein. Es handelte sich um einen Küstenseg-

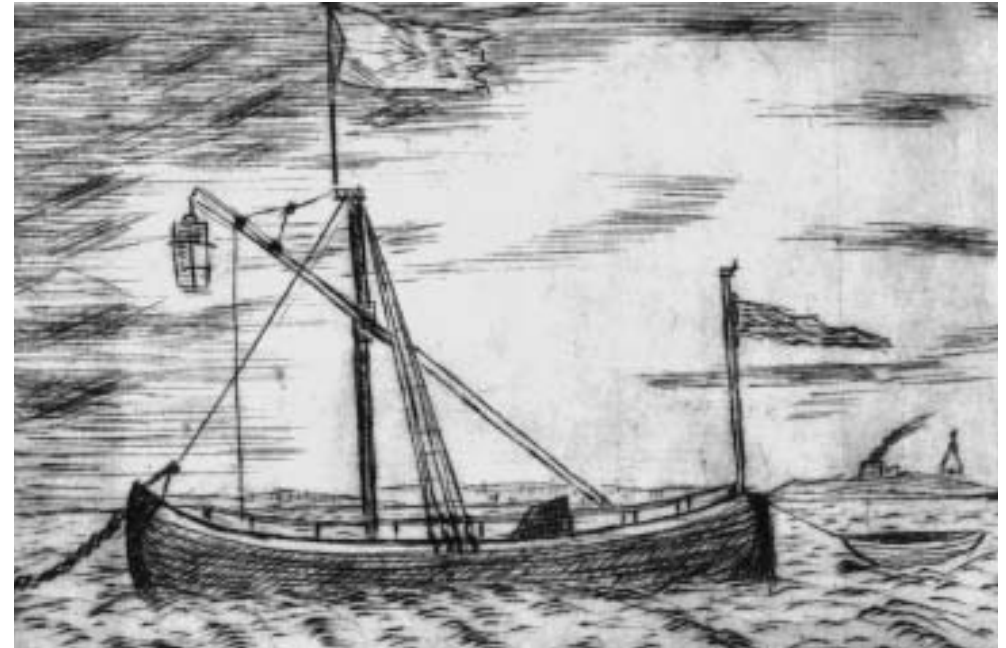
ler holländischer Bauart, der um das Jahr 1620 in einem plötzlich aufkommenden Sturm an der Bohlenwand des alten Eiderstädter Stackdeiches leckgeschlagen sein musste.

Von den mehr als eintausend Schiffsunglücken an der nordfriesischen Küste sind nur wenige Wracks oder Wrackteile erhalten geblieben, weil sie früher weder beachtet noch dokumentiert wurden. Nur der Umsicht des Baggerführers und dem rechtzeitigen Einsatz einer Arbeitsgruppe des Archäologischen Landesamtes Schleswig-Holstein ist es zu verdanken, dass das Wrack von Uelvesbüll diesem Schicksal entging. Die Archäologen bargen das Wrack zerlegt und konservierten es in Zucker. Nach dieser ungewöhnlichen Art der Haltbarmachung wurde das 'Zuckerschiff' im Schiffahrtsmuseum in Husum ausgestellt.

Infolge der napoleonischen Kriege und der Kontinentalsperre wurde in den Jahren 1803 bis 1807 das kleine Tönning der wichtigste Stapelplatz an der Nordsee. Hunderte von Schiffen drängten sich auf der Reede des Hafens. Bei einem schweren Sturm im Mai 1805 strandeten dort über 70 Segler. Der Andrang war so groß, dass die Schiffe das gefährliche Eiderfahrwasser sogar bei Nacht ansegelten. Trotz kleiner 'Lichterschiffe', die nachts das Fahrwasser bezeichneten und anderer Seezeichen blieb die Einfahrt in die Eider so gefahrvoll, dass der 'Lotseninspector Hinrich Braren der Canal-Aufsichts-Commission in Rendsburg' den Bau eines Feuerschiffes vorschlug, das gleichzeitig als Lotsenstation dienen sollte. Dieses bereits 1807 erbaute 'Eiderleuchtschiff' ging erst nach dem Kieler Friedensvertrag 1814 zwischen Dänemark auf der einen und Schwe-



Das Zuckerschiff



Die Eidergaliote

den sowie England auf der anderen Seite als erstes Feuerschiff in der Deutschen Bucht am 16. September 1815 auf Station.

In einem Sonderheft der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte e.V. 1993 schreibt Erich Wohlenberg über die 'letzte Königliche Brieftaubenstation an der deutschen Nordseeküste', die sein Vater von 1894 bis 1912 in Tönning unterhielt: Bereits 1877 gab es diese 'Luftpost', um die Verbindung zu den beiden Feuerschiffen in der Eidermündung herzustellen. Die Tauben wurden zuerst mit einer Segeljolle auf die Eiderlotsengaliet und zum Feuerschiff AUSSENEIDER gebracht. Je größer die Gefährdung war, umso mehr Tauben wurden von den Schiffen mit der gleichen Meldung nach Tönning geschickt. Im Heimat-schlag befanden sich mindestens 100 Brieftauben. Von der Station Außeneider betrug die Flugstrecke 45 Kilometer, von der Eiderlotsengaliet 16 Kilometer. Die Tauben schafften die kurze Strecke in zehn bis fünfzehn, die lange in 35 bis 50 Minuten. Sie wurden nicht nur zur Übermittlung allgemeiner Nachrichten, sondern vor allem in Seenotfällen eingesetzt wie die folgende Brieftaubendepesche Nr. 8 vom 25.4.1897 von der 'Kgl. Eider-Galiete' nach Tönning dokumentiert:

'An das Königl. Lotsen-Comptoir: Ein holländischer Schoner, mit Lotse Stolley besetzt, sitzt auf der Linnenplate fest. Rettungsboot mit Thöming, Jensen und Lassen ist unterwegs nach ihm. Bitte Triton II zur Hilfe. Captain: Ahrens'

Ein Staatsvertrag hatte schon 1894 über das Ende der Brieftaubenstation entschieden. Paragraph 11,3 lautete, der Vertrag sei aufzuheben, 'wenn mittels elektrischer Telegraphie eine Verbindung mit den Feuerschiffen herge-

stellt und dadurch die Brieftaubenverbindung überflüssig wird'. Dieses Ende war 1912 gekommen, nachdem 1906 die ersten Funkverbindungsversuche Land-Schiff gelungen waren.

Wo aber waren die Brieftauben am 22. Februar 1903, als der Dampfer BERTHA mit gebrochenem Ruder in der Nähe des Eiderfeuerschiffs trieb? Ihr Einsatz hätte verhindert, dass fünf Menschen umsonst ihr Leben verloren.

Im Husumer Kreisarchiv entdecken wir einen Bericht der 'Husumer Nachrichten' Nr. 25 vom 26. Februar 1903. Als die BERTHA am Morgen des 22. in Seenot geriet, segelte ein Boot vom Feuerschiff mit vier Matrosen desselben und dem zweiten Steuermann der BERTHA in die Eider, um Hilfe zu holen. In Tönning kamen sie nie an. Wie sich am nächsten Tag herausstellte, war das Boot gekentert, die Mannschaft ertrunken. Der Regierungsdampfer TRITON II hat die Leichen geborgen. Wir haben vergeblich versucht, herauszufinden, warum die Brieftauben damals nicht zum Einsatz gekommen sind.

Tausende Schiffe sind in den letzten 500 Jahren in unserem Revier gestrandet.

Gebt Acht, dass Euer Schiff sich nicht dazugesellt! ⚓

Monika und Reinald Seiffert übers Überwintern im Wasser:

»Bubblehamn«-Erfahrungsbericht



Die westschwedischen Schären sind überaus reizvoll und daher viele Segeltörns wert – aber die lange Anreise verkürzt das Vergnügen innerhalb der Sommerferien. Das Problem ließe sich in den Griff bekommen, wenn das Schiff ganz weit im Norden, kurz vor der norwegischen Grenze überwintern könnte. Gedacht, getan – wir fanden in Stroemstad ein Plätzchen im Bubblehamn, wo Luftblasen das Wasser im Winter eisfrei halten. Damit Väterchen Frost auch dem Technischen Innenleben unserer Navicula nichts anhaben konnte, wurde das Schiff von uns mit Radiatoren und einer kipp-

und überhitzungsgeschützten elektrischen Heizung ausgestattet und damit überließen wir das gute Stück im Herbst mit hochkant gestellten Sitzpolstern seinem Schicksal. Na ja, nicht ganz ohne weitere Vorsorge der Werft: es wurde ein elektrischer Luftentfeuchter vorgehalten, um Schimmelbildung zu begegnen.

Im Frühjahr war dann eine Reise nach Schweden fällig, um für das Krannen, Unterwasserschiff reinigen, schleifen und streichen, vor allem aber zur Wartung des Schwertlagers (mit viel Vaseline einreiben) genaue Anweisungen zu geben und die ganze Proze-

dur zu überwachen. Glücklicher Weise fand sich ein nach Stroemstad emigrierter Deutscher, den Reinald in seiner Lieblingsimbissbude kennen gelernt hatte, bereit, ihm ein Übernachtungsquartier in landschaftlich schöner Lage kostenlos anzubieten – sonst wäre die Angelegenheit recht teuer geworden.

Als das Schiff am Kran hing, war der Anblick des Unterwasserschiffes beeindruckend: nicht nur die üblichen Seepocken, nein, eine ganze Miesmuschelkolonie hatte sich dort niedergelassen. Aber dank professioneller Wasserspritzaktion konnte die gesamte Flora und Fauna erfolgreich entfernt werden.

Eigentlich war in den Maiferien eine weitere Reise nach Schweden geplant, um das Schiff zu polieren. Wegen unseres arg verzögerten Hausbauprojektes wurde daraus leider nichts, so dass wir die Werft in Stroemstad bitten mussten, die Poliererei und sogar das Segelsetzen zu übernehmen – zu Beginn der Sommerferien 2008 wollten wir schließlich gleich lossegeln. Mitte Juli fuhren wir dann mit gut gepacktem Wagen nach Stroemstad zu unserem Schiff. Tatsächlich lag es da wie aus dem Ei gepellt.

Die Sommerhitze verlangsamt unsere Autoaus- und Schiffeinräumaktivitäten ein wenig, aber schließlich war die Aktion so weit abgeschlossen, dass wir an das Begutachten und Testen des Schiffes gehen konnten. Nach Inspektion des Bades sahen wir zu unserem Erstaunen, dass die Toilettenpumpe ausgetauscht worden war. Warum? Es konnte bis heute nicht geklärt werden, wer wem den Auftrag gegeben hatte. Wir jedenfalls nicht. Test 1: Schwert fieren misslang kläglich. Das schwere Ding wollte einfach nicht herunterfallen. Gang zum Ha-

fenbüro, Frage nach dem Werftbesitzer, Antwort: »läuft irgendwo im Hafen rum, ist busy«. Nach einigen Stunden mit etlichen Hafenrundgängen haben wir ihn tatsächlich gesichtet – ob er denn nicht für reichlich Vaseline gesorgt hätte? Doch, garantiert! Aber sein Sohn taucht da mal eben runter und dann kriegen wir das gleich hin. Na gut, gesagt getan, und es klappt sogar. Test 2: Ankerwisch ausprobieren. Das Teil rührt sich nicht. Nicht mit der elektronischen Fernbedienung, nicht mit der Bedieneinheit am Kabel, nichts geht. Nächste Werftbesitzersuchaktion, Antwort: ihr müsst mal die Sicherung prüfen, das ist so eine ganz große Keramiksicherung. Ah ja, also die Eignerkoje ausräumen, sie war ja auch gerade erst so schön eingeräumt worden, ist ja kein Problem, auch wenn es viel Schweiß kostet bei der Hitze. Kojenpolster raus, alle Klappen raus, nach der Sicherung suchen. Da ist sie, sieht heil aus und ist es auch wie unser Messgerät anzeigt. Nächster Gang zum Werftbesitzer – ja, er schickt gleich seinen Elektriker. Der junge Mann kommt und misst die Spannungen an diversen schwer zugänglichen Stellen – hatten wir natürlich auch schon gemacht und meint, die Black Box sei defekt. Am nächsten Tag kann er eine neue auf-treiben, tauscht sie gegen die alte aus und – die Wisch rührt sich immer noch nicht. Jetzt müsste er die Wisch auseinander bauen, kriegt es aber nicht hin – er ist eben nur Elektriker und kein Mechaniker. Erneute Suche nach dem Werftbesitzer. Ja, sein Mechaniker sei leider im Urlaub, ist schließlich Ferienzeit. Da kann er leider gar nicht helfen. Aber der Elektriker könnte den alten Zustand wieder herstellen und dann würde er nichts berechnen.

Schließlich sind wir dann doch noch aus dem Hafen herausgekommen, auch wenn nun leider schon eine Woche von der kostbaren Urlaubszeit herum war. Mit der von Eckehard ausgeborgten Genua ging es zum Angewöhnten bei sehr leichtem achterlichem Wind einen kurzen Schlag über die Grenze nach Norwegen. Lief wunderbar! Am nächsten Morgen war der Wind eingeschlafen, trotzdem wollten wir weiter nach Norden. Nun durfte die Maschine, die wir ebenfalls von der Werft hatten warten lassen, zeigen, was sie kann. Und das war erschreckend wenig: über 2400 Umdrehungen waren ihr nicht zu entlocken. Also zurück nach Stroemstad. Wieder suche nach dem Werftbesitzer, ein Motorexperte kommt an Bord, prüft den Wasserabscheider – wir hätten wohl Wasser im Tank (waren aber erst zwei Stunden unter Maschine gelaufen). Er könne aber jetzt nicht abpumpen, es sei gleich Feierabend. Montag könnte er sich weiter kümmern. Und vielleicht liegt das Problem ja auch am Propeller, der sei eventuell bewachsen, das Schiff hat ja solange im Wasser gelegen und ist nicht bewegt worden. Wir könnten das Schiff ja noch einmal aus dem Wasser kranen lassen und

nachsehen. Nun hat es uns gereicht. Dann wird eben gesegelt. Ist ja schließlich ein Segelschiff. Und für einen kurzen Törn zur nächsten Schäre war der Tag noch jung genug.

Fazit mit ein wenig Abstand: Stroemstad liegt traumhaft, ist ein attraktiver Ort und hat einen schönen Hafen. Überwintern im Bubblehamn funktioniert, der Werftservice ist im Prinzip OK – wenn man Zeit hat. Die Wisch hätte auch an einem anderen Ort ihren Dienst quittieren können. Das Schwert ist ein Hanse-Kiel-schwertproblem und das Motorproblem lag nachweislich an dem norwegischen Diesel (Gerüchte sprechen von ca. 10% Wasserbeimischung im Diesel). Nach dem langen Törn heimwärts, dem nochmaligen Abpumpen von Diesel in Hamburgsund durch eine VOLVO Werkstatt, hat sich die Maschine wieder »erholt«. Der Prop ist ebenfalls OK. An manchen Tankstellen darf man eben nicht tanken, aber woher weiß man denn schon immer, welche mit Wasser durchsetzten Diesel hat? Und wie immer ganz zum Schluss die Frage: Was kostete der Spaß? Lieber nicht drüber nachdenken. ♣



**Sicher
aus
Stein**

Treppen · Fensterbänke
Arbeitsplatten
für Küche und Bad

**MARMOR
ZÜHLKE**

Husum - Am Schuwald 15-17 - Tel. 04841-72906

Der Seeweg nach Santiago de Compostela (Nordwest-Spanien)

Von vornherein: wie Pilger sehen wir nicht gerade aus, auch wenn der eine oder andere altersbedingt leicht gebeugt erscheint. (Durchschnittsalter: 66 Jahre) Allenfalls der Schiffer könnte mit seinem äußeren Erscheinungsbild noch als St. Christophorus durchgehen.

Wegen der vorhergehenden unsicheren Reparaturzeit auf der Werft musste der Provianteneinkauf ziemlich kurzfristig erfolgen. Der Schiffer kam vollbepackt, erschöpft und schweißtriend an Bord und der Dampfer wurde auf die Schnelle vollgeknallt. Manches wurde später nicht wiedergefunden.

Es bestätigt sich immer wieder, dass die Eindrücke einer Reise von den Menschen geprägt werden, die man unterwegs trifft. Vor der holländischen Küste geraten wir während des Spinnaker-Manövers so weit in das Verkehrstrennungsgebiet, dass eine Umkehr mit Spi zu umständlich erscheint und die Weiterfahrt beschlossen wird.

Plötzlich erscheint achteraus die holländische Coast Guard, die schnell aufkommt und ein Zodiac mit 5 Mann Polizei aussetzt, welches mit full speed aufholt. Wir setzen vorsichtshalber Fender. Das Boot geht längsseits, ein junger freundlicher Friesentyp steigt behende über, schwingt sich über den Seezaun und erklärt im Ton des tiefsten Bedauerns in fließendem Deutsch, dass er uns leider ausrichten müsse, dass er uns wegen des Befahrens der VTG um € 750 erleichtern müsse, bei Barzahlung € 500. »Und wenn die Scheine dann auch noch echt sind:

Geht das auch für € 400?« OK, 400. Der Betrag wird gegen Quittung bar bezahlt. Als alles erledigt ist, verabschiedet er sich freundlich, wünscht uns noch eine gute Reise und dreht wieder ab.

Eine Stunde später kommt das Schnellboot erneut mit schäumender Bugwelle achterauf, setzt das Boot mit 3 Mann aus. Nanu! Was ist denn jetzt los? Denken die vielleicht, hier gäbe es noch mehr zu holen? Mensch, das ist ne Behörde – niemals! Die sind doch keine Bananenrepublik!

Der freundliche Friesentyp kommt an Bord und verkündet der grinsenden Crew, dass die Staatsanwältin ihm nicht erlaubt hat, die 400 € zu kassieren, die er denn auch bar wieder zurückzahlt. Dann verabschiedet er sich mit einem Großfoto von der Wappencrew und der Frage nach dem Fahrtziel: - Biscaya – Canaren: »Beneidenswert« – und wünscht uns gute Fahrt. Wir kommen auch mal wieder – weil die Situation so freundschaftlich verläuft.

Der südliche Horizont ist dicht gestellt mit einer endlosen Kette von Containerschiffen in beiden Richtungen. Man bekommt einen – fast – hautnahen Eindruck vom Container-Boom.

Glücklicherweise verlässt uns der Nordostwind auch nicht im Kanal. Auf der Höhe von Dover ist zwar wegen der vielen »Dwarzlöper«, das übliche Gedrängel, aber dann haben wir wieder freie Bahn und umrunden schließlich das Verkehrstrennungsgebiet von Ushant in respektvollem Abstand, um dann erwartungsvoll auf den südli-



chen (fast Anlieger-) Kurs auf La Coruna zu gehen.

Die Biscaya bereitet uns aus ihrem umfassenden Repertoire ein abwechslungsreiches Menu:

Erstmal ist überraschenderweise Flaute angesagt. Die Windstärke ist deutlich am Gesicht des Schiffers ablesbar.

The world's most famous Harmonica-Duo, die »Ocean Travellers«, spielen zum Kaffee in der Pflicht Lieder über Liebeslust und -leid. Tümmler kreuzen unterm Schiff auf ihrem Südkurs und wackeln zur Begrüßung kurz mit den Rückenflossen. Vorbei.

Währenddessen kommt aus dem Schiff ein ständiges Rumoren. Dem Tatendrang des Bord-Ingenieurs-Duos Jürgen/Ekkehard sind keine Grenzen gesetzt. Die kardanische Aufhängung des Herdes wird repariert, ebenso die

Wasserpumpe im Bad und auch der Navtec-Wettermelder wird wiederbelebt.

Am nächtlichen Firmament wird uns dann ein prachtvoller Sternenhimmel präsentiert. Der Rudergänger löst sich von der Gebetshaltung über dem Kompass und richtet den Blick zum Himmel. Die ISS erscheint auf ihrer Erdumrundungsbahn und in der Gegenrichtung der aufgehende Mond, leicht errötend mit der Verfolgung der Venus beschäftigt. Und bleiern liegt die See. Wir laufen die Nacht unter Maschine. Das hat wenigstens den Vorteil, dass das Maschinengeräusch den nächtlichen Wettbewerb um den »Schnarch Award 2008« übertönt.

Den ganzen nächsten Vormittag steht eine bedrohliche, schwarze Wolkenbank scheinbar unerrückbar am Horizont. Lange Rüssel bilden sich, erreichen aber nicht ganz den Meeresspiegel. Durch's Glas ist vom Meeresspiegel nach oben aufgesogenes Wasser zu erkennen. Plötzlich ist dieses Monstrum überfallartig an uns heran und überschüttet uns mit einem Wolkenbruch allererster Kajüte und entsprechendem Starkwind. Als fast alle im vollen Ornat an Deck stehen, ist der Zauber schon wieder vorbei.

Dann wieder ein nächtliches Gewitter. Ein Blitz muss in unmittelbarer Nähe eingeschlagen haben. Man sieht nicht seine Kontur, sondern eine Sekunde lang eine Himmel und See ausfüllende gleißende Helle. Fast zur gleichen Zeit ein markerschütternder Donnerschlag. Wohl dem, der seine Ohren auf Durchgang gestellt hatte.

Im lebhaften Schiffsverkehr auf dieser Nord-Süd-Route ist uns der elektronische Kartenplotter bei Nacht und durch Regen eingeschränkter Sicht eine angenehme Navigationshilfe. Während man an Deck noch ange-

strengt mit den Gläsern nach vorne absucht, werden Kurs und Entfernung zweier Entgegenkommer auf beiden Seiten schon angezeigt, so dass eventuelle Kurskorrekturen rechtzeitig erfolgen können. Einen Augenblick später sind die Lichter klar auszumachen und die Entgegenkommer passieren auf beiden Seiten mit einigen Kabel-längen Abstand.

Eine erschöpfte kleine Schwalbe war eine Nacht zu Gast. Nach einem opulenten Frühstück entschwindet sie quietschfidel, ehe Bord-Ornithologe Ekkehard aus der Koje ist. Hatte sie eine Chance? Ihr Handicap: sie war

keine Möwe und nach Helgoland war es auch zu weit.

La Coruna begrüßt uns in der hereinbrechenden Dämmerung mit seinem Leuchtfeuer vom Herculesturm, dem mit 2000 Jahren ältesten Leuchtturm der Welt.

Statt es zu umrunden, erkunden wir dann das Cap Finisterre mit PKWs: wir dachten, wir sehen uns das Cap und die Costa del Muerte (!) vorsichtshalber erstmal zu Fuß an. So für alle Fälle ist das sicherer...

Zum Schluss die letzten 35 Seemeilen zwischen La Coruna und Santiago de Compostela ☙

„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

Ekkehard Papke denkt, er wär dabei:

FamilyCup vor Helgoland: Nordseewoche



... holt Edelmetall nach Husum

Wer in Deutschland an Hochseeregatten teilnehmen will, muss nach Helgoland segeln, am besten Pfingsten zur Nordseewoche und günstig kommt man mit Zubringerregatten dorthin. Diese werden von der Elbe, der Weser, der Jade und neuerdings auch von Hooze organisiert.

»Tante Schmidt« segelte 2006 am Pfingstsonnabend die Zubringerregatta von Cuxhaven nach Helgoland und zwei Starkwindregatten mit Westwind um den Felsen.

Ein Jahr später das Gleiche, beginnend wieder in Cuxhaven mit zwei Helgoländer Starkwindregatten, aber diesmal kam der Wind aus Osten.

Anlässlich der Nordseewoche 2008

lag ein alles bestimmendes großes Hochdruckgebiet über der Deutschen Bucht. Erwartungsgemäß konnten aus dieser Wetterlage nur dementsprechend schwache Winde entstehen.

Unter diesen Bedingungen war die Regattastrecke von Cuxhaven ein weiter Weg bis nach Helgoland und nur mit dem starken Strom der Elbe und viel Zeit zu bewältigen. Bei der nächsten Regatta am Pfingstsonntag wurde der Wind noch schwächer und das Segeln anstrengender.

Nur das Ergebnis aus 3 Jahren gleich 9 Regatten führt endgültig zum Silber und »Tante Schmidt« ist noch im Rennen.

Die neunte Regatta kann noch einen Sieg ermöglichen und ausgerechnet jetzt sind nicht nur umlaufende Winde der Stärke 0 bis 1 vorhergesagt, sondern der Wind ist auch so.

Die ganze Garderobe hängt am Mast. Alles ist getan, nur noch maximal 36 Prozent Mannschaftseinsatz können jetzt das Wettsegeln beeinflussen.

Wie war das noch in der Kurve? Wo läuft der Strom stärker, innen oder außen? Kein Problem – wurde oft genug im Bereich der Hever-Tonne 50 geübt und nicht nur hier kommen jetzt Lisas und Inkens insgesamt 33 Jahre Segelerfahrungen voll zur Geltung.

Start, Abbruch, Startverschiebung, Warten auf Wind und ausgerechnet jetzt produziert dieses Wetter Überreichweiten im Funkverkehr. Die heimischen Segler berichten gerade vom leckeren, knusprigen Butt auf Pellworm. Inken reicht schnell 4 Müsliriegel an Deck zur Beruhigung der Nerven und Geschmacksknospen und dann kommt über Funk die neue Startansage. Millimeterarbeit ist gefordert und immer sind die Mitbewerber auf den Fersen.

Wie schön waren doch die Starkwindregatten der vergangenen Jahre 2006 und 2007, bei denen die Konkurrenten nur von den Wellenkämmen aus gesichtet wurden.

Die Crew ist eingespielt, hoch motiviert, die Wenden erfolgen ohne Ge-

schwindigkeitsverlust, keine Überläufer werden produziert, die Stromkarten ausgewertet und umgesetzt. Ein Wettkampf der absoluten Härte und fast aussichtslos ihn zu gewinnen, aber dann kommt über Funk die Bahnverkürzung und damit für »Tante Schmidt« der Sieg.

Nach dem Zieldurchgang folgte per Funk die Abmeldung bei der Regattaleitung, denn am nächsten Tag waren wieder Beruf und Schule angesagt, und so wurden sofort 60 Grad Generalkurs, an dessen Ende nach nur 48 Meilen der Heimathafen liegt, eingeleitet.

Natürlich habe ich geschummelt, denn ich segelte keine dieser Regatten auf der »Tante Schmidt«, vieles wurde von mir frei erfunden und dennoch könnte es so ähnlich gewesen sein.

In der Geschichte des 80 Jahre alten Husumer Seglervereins und den 74 Nordseewochen, gelang es erstmals einer Crew unseres Vereins, dreimal den FAMILY-CRUISER-CUP zu gewinnen und damit eine der begehrten Trophäen von Helgoland nach Husum zu holen.

Nur hohe Einsatzbereitschaft, der Wille zum Durchhalten und die Liebe zur freien See machten ein solch traumhaftes Ergebnis möglich.

Herzlichen Glückwunsch unseren vier Vereinsmitgliedern Heiko, Lucie, Lisa und Inken Steppat zu dieser großartigen Leistung. ♣

Hargen Johannsen mit Sohn Carsten:

Endlich Bornholm

Der Wecker stört den Tiefschlaf um halb drei und plötzlich bin ich hellwach – Bornholm – ein Traum wird wahr! Noch ist alles dunkel, raus aus der Koje und rein in die Klamotten. Carsten mag sich noch nicht so richtig von seinen Träumen trennen, aber dann geht es los. Um die Tide richtig auszunutzen, starten wir eine Stunde vor Hochwasser aus dem Husumer Hafen. Die letzte Nacht vor unserer Sommertour in die Ostsee hatten wir bereits an Bord verbracht. So können wir sofort ablegen und starten. Wenige Minuten später das erste Stimmungstief. Wegen der starken Winde der letzten Tage und wegen Springtide schließt das Sperrwerk seine Tore vor unserer Nase. So können wir dann in aller Ruhe

längs der Hafenschlepper frühstücken und mit den ersten Eintragungen ins Logbuch beginnen. Noch vor dem angekündigten Öffnen meldet sich der »Schleusenwärter« auf Kanal 11 und verkündet, dass er die Tore wieder öffnet. Nun geht es also wirklich los. Die Ostsee ruft!

Auf Anraten einiger Segelkameraden wollen wir bis zur Elbe runter und dann bei Brunsbüttel in den Nordostseekanal. Der Wind weht aus Süd bis Südwest um 2 – also erst mal mit Maschine weiter. Schnell noch einen gebrochenen Mastrutscher an der Kopfplatte ausgetauscht und dann kommt Wind. Nun aber hoch mit den Segeln. Bei angekündigten 5-6 Windstärken legen wir bereits 2 Reffs ins Groß und mit 9,5 Kno-



Hafenunter auf Pellworm

ten über Grund rauschen wir Richtung Engde. Carsten hatte sich wieder hingelegt für eine weitere Mütze voll Schlaf. Nach der Engde wird es bei Strom gegen Wind zusehends ruppiger und der Wind legt in Böen ordentlich zu. Bei immer höherer Welle und harten Aufschlägen des Bugs ins Wellental fällt Carsten aus der Koje und ich drehe betrübt ab Richtung Pellworm. Nach 4 Stunden an der Retterboje schippern wir in den Hafenvriel und können neben Tedje Wind festmachen und in bekannte Vereinsgesichter blicken.

Man gut, wir liegen auf Pellworm. Denn der Wind legt immer mehr zu und der Seewetterbericht hört sich auch noch nicht nach Bornholm an. Am nächsten Tag legen wir doppelte Leinen aus und das nicht ohne Grund. In der folgenden Nacht fallen die Sturmböen ein wie noch nicht auf Pellworm erlebt und das Morgenhochwasser wird knapp 1,5 Meter höher als Normal. Am Nachmittag über Hochwasser richten wir uns auf längere Zeit ohne Landgang ein und erleben ein »Hafenunter« bis zum Hafenvbüdchen. Alles wird vor den Fluten in Sicherheit gebracht und bei Hochwasser schippert das Beiboot des Plattbodenzweimasters über die Pier.

Erst am Dienstag geht es dann mit 3 Tagen Verspätung wieder los Richtung Elbe. Als wenn nichts gewesen wäre, empfängt uns der Morgen mit schönem Sonnenaufgang und Lerchengesang. Leinen los und bei moderaten 4-5 aus WNW in 7 Stunden vorbei an der Eider-Ansteuerung, durch die Norderelbe und vorbei an Cuxhaven bis in die noch geöffnete Schleuse und schwups liegen wir eine halbe Stunde weiter im Kanalfafen. Das erste Mal auf der Elbe waren wir doch überrascht von der Größe und Schnelligkeit einiger Pötte, die auch nicht den Anschein erweckten als wollten sie uns die Querung des Fahr-

wassers durch leichte Kurskorrektur erleichtern. Trotz der anfangs schaukeligen Tour hat Carsten sich gegen die anschleichende Seekrankheit wehren können und abends schmeckt die Pizza in Brunsbüttel wieder richtig gut.

Nach 11 Stunden Kanalfahrt unter Motor erreichen wir am nächsten Nachmittag endlich die Ostsee. Der Wind war über Nacht total eingeschlafen und nach dem Ablegen gerieten wir in dichte Nebelschwaden. Dadurch wirkten die unsichtbaren Containerfrachter mit tiefen Grummeln und plötzlichem Auftauchen direkt neben uns noch gewaltiger und unheimlicher. Die Hoffnung, nach dem Ausschleusen gegen 16:00 Uhr noch bis nach Fehmarn zu kommen, erstickt alsbald in der Flaute auf der Ostsee und weiteres Motoren wollen wir uns ersparen. Also zurück und in die flache Einfahrt von Marina Wendtorf. Von der früher erlebten Fülle des Hafens war dieses Mal keine Rede mehr und bei der großen Auswahl an Liegeplätzen fällt die Entscheidung für eine Box echt schwer.

Am nächsten Morgen hat die Flaute nach Osten gedreht und somit müssen wieder die arabischen Segel zur Unterstützung ran. Und wie konnte es auch anders sein – jetzt, wo wir mit Macht gegen Osten die verlorenen Tage auf Pellworm aufholen wollen, dreht der Wind und legt immer kräftiger zu. Nachdem wir zunächst freudig unter Segeln der Fehmarnsundbrücke näher kommen, müssen wir sie dann bei 5 bis 6 und kräftigen Böen wieder runternehmen, denn die schmale Rinne bei ruppiger See aufzukreuzen, erscheint uns bei dem starken Gegenverkehr nicht ratsam. Vom Spritzwasser durchnässt machen wir im Yachthafen Burgtiefe fest. Bei inzwischen stürmischem Wind werden die Anlegemanöver der schutzsuchenden Yachten immer interessanter,

aber mit helfenden Händen und kleinen Blessuren schaffen es dann auch die Charteryachten, ihr Einlaufbier zu verdienen. Nach Landgang und Nachfassen von Diesel, bestaunen wir noch die Kite-Surfer, die bei diesem Wind wahrhaft tolle Sprünge hinlegen.

Über die 35 Seemeilen am nächsten Tag bis nach Warnemünde sagte Carsten später: »Zum Schluss haben wir uns nicht mehr weggeduckt, so nass waren wir!« Bei Ost bis Ostnordost mit Stärke 5-6 und zunehmenden Böen bis 7 Windstärken hatten wir alles weggegreift – Sturmfock und 2 Reffs im Groß und dennoch drücken die Böen uns auf die Seite und bei der steilen See schepert der Bug x-mal ins Wellental. Wenn dann das ganze Boot erschüttert und vibriert, geht der sorgenvolle Blick sodann den Mast nach oben. Nichts gerissen, alles da – und auf geht es in die nächste Welle. Diese rauscht dann über die Aufbauten rüber und sucht sich einen Weg ins Innere des Bootes. Über

uns ein strahlend blauer Himmel – und die Sonne versucht, die Salzkristalle wachsen zu lassen. An diesem Tag hab ich mir einen gewaltigen Sonnenbrand geholt, denn der Gegenwind hatte die weißen Hautbereiche an den Haaransätzen der Stirn für die Sonne freigelegt. Erst im Hafen verspürt man dann das Brennen der Haut – zu spät. Am alten Strom in Warnemünde waren an diesem Abend wohl alle Kurgäste der Umgebung zusammen gekommen. Aber dennoch ergattern wir uns einen Platz vor einem Ristorante, genießen die verdiente Pizza und bestaunen die prachtvoll ausgestaffierten »Sehleute« auf dem Laufsteg Warnemünde.

Logbuchüberschrift für den 26. Juli 2008 »Auf nach Dänemark«. Die 48 sm nach Klintholm am nächsten Tag sind wieder etwas beschaulicher, auch wenn man zwischendurch wenig Land sieht, dafür aber zunehmend Frachter auf ihrem Weg durch die »Rinnen«. Nach 8 Stunden Fahrt machen wir längsseits



Alter Strom in Warnemünde

einer nagelneuen Halberg-Rassy 37 fest. Eigentümer ist ein »holländisches« Ehepaar so zwischen 65 und 70 Jahren, das ihr Boot selbst bei der Werft nördlich von Göteborg abgeholt hatte und nun überführen wollte. Freunde hatten ihnen geraten, doch in Hinblick auf die Altersgebrechen die Segelei aufzugeben, aber sie hatten sich gegen die Seniorenresidenz und für ein bewegtes Alter entschieden. Und so zogen wir dann den Skipper zur Montage der Radarverkabelung in den Mast. Auf dem Weg von Schweden in die Niederlande wurde das Boot Stück für Stück noch weiter ausgerüstet. Laute Musik vom »Fischereihafen« lockt uns und so können wir noch miterleben, wie die Dorfbewohner mit dem Grill und mit dem Prozentigen umzugehen wissen.

Vor dem Törn nach Ystad legten wir einen Hafentag ein und konnten die wegen der anstrengenden letzten Tage versäumten Lektionen nachholen. Bei allerbestem Schwedenwetter geht es dann vorbei an den beeindruckenden Kreidefelsen von Moen Richtung Leuchtturm von Kullagrund. Wenn man dann so verträumt vom schönen Anblick der sich auftürmenden Wolken über Südschweden auf seinem Schlag in die Stellnetze gerät und nur noch rote Fähnchen um sich sieht, weiß man nicht – bin ich schon drin oder bin ich noch draußen – egal, nun nur noch hindurch. Die letzte Hafenstadt vor dem Ziel kommt irgendwie vertraut vor und richtig – auf dem Abendrundgang durch das beschauliche Städtchen läuft uns doch gleich Kurt Wallander über den Weg. Carsten liest, dass Ystad die kleinste Großstadt Schwedens ist und beschließt, hier später ansässig zu werden.

Endlich Bornholm. 3 Tage später als eigentlich geplant erreichen wir nach kurzen 34 sm den Hafen von Hasle

nördlich von Rønne. Bei höchstens 2 Windstärken musste wieder der Diesel ran – aber wir haben es trotz stickiger Luft und abertausend kleinen Fliegen geschafft. Landgang im Ort, Postkarten und Briefmarken gekauft, Urlaubsgrüße geschrieben und dann zum Baden. Die Steilküste entlang und durch einen Kiefernwald erreichen wir den Sandstrand, den wir uns mit vielen Wasserfreunden teilen müssen. Das Wasser bietet kaum Abkühlung. Abends besuchen wir noch die Fischräucherei mit beeindruckenden Räucherkaminen, die als lebendiges Museum betrieben wird. Anschließend lockt die untergehende Sonne die Menschen an die Steilkante. Andächtig ruhig erleben wir einen der schönsten Sonnenuntergänge und ich denke: endlich Bornholm! Seit über 30 Jahren hat der Klang des Namens Bornholm und die Erzählungen über die Sonneninsel der Ostsee den Wunsch verstärkt, einmal die Insel mit dem Boot zu bereisen. Und nun bin ich hier.

Entgegen der ursprünglichen Planung, zum Hafen Gudjem an der Ostseite der Insel zu segeln, greifen wir die gutgemeinten Empfehlungen von Segelkameraden und dänischen Architektenkollegen auf und stecken als nächstes Ziel die »Erbseninseln« (Ertholmene) ab. Diese von dem Dänenkönig Christian V ab 1684 zur Festung ausgebauten Felsen östlich von Bornholm sind wirklich ein Geheimtipp. Es gibt nur wenige Orte auf unserer Welt, die wegen ihrer Einzigartigkeit über eine so starke Ausstrahlung verfügen. Aber diese Inselchen gehören dazu. Zwischen den beiden nur wenige hundert Meter großen Inseln Christiansö und Frederiksö liegt ein kanalartiger Naturhafen, der etwa in der Mitte von einer Fußgänger-Drehbrücke getrennt wird – natürlich handbetrieben und bitte keinen Gegenverkehr. Im Süden

legen die Yachten und das Versorgungs- und Postschiff und im Norden die Ausflugschiffe an. Tagsüber entladen diese eine Unmenge von Gästen, die ohne große Mühe die beiden Hauptinseln erkunden können und außerdem noch ausreichend Geld in dem Restaurant oder beim Kobmandshandel lassen können. Die gesamte Inselgruppe steht unter Naturschutz und die Gebäude der beiden Hauptinseln unter Denkmalschutz und so wird hier ein Idyll aus Harmonie von Natur und Gebäuden erhalten, das sich unter den Resten von Festungsanlagen bewahren konnte. Die Inseln unterstehen direkt dem Verteidigungsministerium und die gut 90 Bewohner sind überwiegend staatlich angestellt und mit der Erhaltung beauftragt. Ohne Gemeindezugehörigkeit zahlen sie daher auch keine kommunalen Steuern. Nach dem Ablegen des letzten Ausflugsdampfers kehrt dann eine Ruhe ein, die nur von

dem Geschrei der Silbermöwen beherrscht wird. Die Stimmung auf den etwa 40 Booten vieler Nationen im Hafen ist bei »Königswetter« überschwänglich und zur Quetsche werden so manche nordische Heldenlieder angestimmt.

Am nächsten Morgen legen wir mit größtmöglicher Ruhe in Herrgottsfrühe ab, damit die schweren Köpfe der Sänger nicht unnötig belastet werden. Bei sensationellen Überreichweiten auf den UKW-Frequenzen hatten uns Vordersagen der herannahenden Tiefs erreicht, die eine Wetteränderung ankündigten. Und wie konnte es nicht anders sein, natürlich dreht dann der Wind wieder auf West.

Also machen wir uns auf den Rückweg. Vorbei an dem Kap von Käseberga mit der Kultstätte, die aus 58 mächtigen Steinen eine Schiffssetzung von 67 m darstellt. Dann ein besonderer Anblick über der Steilküste. Bei auflandi-



Fußgänger-Drehbrücke auf Christiansö

gem Wind nutzen ein Dutzend Paragleiter den Auftrieb der Steilküste und gleiten augenscheinlich mühelos ohne Höhenverlust die Küste entlang.

Noch vor dem Drehen des Windes erreichen wir nach Übernachtung in Ystad mit dem einzigen Raumschot-Schiebewind der Tour wieder Klintholm. Unter Groß und Genua I schaffen wir die 58 sm in gut 8 Stunden. Und wieder dieser traumhafte Anblick der Kreidefelsen. Über Nacht dreht der Wind und wegen der Starkwindwarnungen wollen wir uns in den Grönsund verholen. Wir schaffen es bis nach Stubbeköbing in den Lystbadehavn und dort bleiben wir lieber 4 Tage liegen. Sturm mit 8-9 lassen an ein Weiterkommen nicht denken und die Gespräche im Hafen drehen sich immer um die gleiche Frage: wird es morgen wieder weitergehen. Durch die 4 Tage im Grönsund ist unsere Planung für das gemütliche Durchqueren dieses Teils der dänischen Südsee Richtung Kiel gestorben und so machen wir uns am nächsten Tag morgens um 4 Uhr an die 84 sm bis nach Kiel. Zunächst mit Motorkraft – der Wind lässt auf sich warten – und dann wieder so richtig mit Regen und Schietwetter.

Abends gegen 20:00 Uhr machen wir im Hafen Møltenort fest. Für den nächsten Tag bunkern wir noch 20 l Diesel, den wir Dank eines freundlichen Seglers per PKW von der einzigen Tankstelle im Nachbarort holen können. Herzlichen Dank für diese freundliche Hilfe.

Für den nächsten Tag künden die Wetterberichte Gewitter mit schweren Sturmböen und Hagelschauer an. Die Fahrt durch den Kanal schippern wir also wieder mit Motor, die schwüle Luft steht und wir bauen uns ein Sonnensegel an Deck. Für die darauf folgenden Tage wird dann wieder zunehmender

Wind aus Nordwest bis Nord gemeldet und so spielen wir doch mit dem Gedanken, noch weiter bis Cuxhaven zu gehen, um am nächsten Tag eine kürzere Strecke bis nach Husum zu haben. Die Entscheidung, trotz drohendem Gewitter weiter zu laufen oder lieber den Hafen vor der Schleuse aufzusuchen schieben wir vor uns her. Als wir dann aber vor den Toren weitere wartende Segelyachten ausmachen, erliegen wir dem Herdentrieb und lassen uns mit 10 Booten in die Elbe ausschleusen. Noch in der Schleuse fallen sie ersten Tropfen – aber kein Wind. Aber nach der ersten Meile elbabwärts, erwischt uns die Gewitterwalze mit aller Macht. Eiskalter Regen mit vereinzelt Hagel und Sturm gegenan treiben das Wasser trotz kleinstem Sehschlitz zwischen Kapuze und hochgezogenem Kragen unter dem Kinn hinunter bis in die Gummistiefel. Null Sicht und trotz Vollgas geht die Fahrt durchs Wasser auf 1/2 Knoten runter und der Sturm bringt uns unweigerlich vom Gegenkurs auf ungewollten Vormwindkurs. Manche Entscheidungen drängen sich von außen auf und so gehen 10 Boote wieder schutzsuchend in den Vorhafen. Der Schleusenwärter hat Erbarmen mit uns und öffnet wieder seine Tore und so laufen wir kleinlaut in den Kanalhafen. Im Logbuch steht für diesen Tag »Versuch macht klug«.

Einen Tag früher als geplant laufen wir am nächsten Tag nach knapp 3 Wochen Sommertour mit 14 Segeltagen und 735 Meilen auf der Logge in den vertrauten Husumer Seglerhafen ein. Dass der Tonnenleger in unserer Abwesenheit die Tonnen im Kolumbusloch umgelegt hatte und wir über kein funktionstüchtiges Echolot verfügen, schafft noch einmal spannende Verwirrung. Aber wir sind glücklich und salzgegerbt wieder im Revier. ♣

Jan, Frederike und Gyde berichten von der:

Optiregatta Hafentage 2008



Da es für uns die erste Regatta war, waren wir natürlich sehr aufgeregt. Der Wetterbericht hatte vorausgesagt, dass es bis zur Windstärke 5 aufbrisen könnte. Deshalb hatten wir Bedenken, ob wir überhaupt mit segeln wollten. Als schon fast alle Optis im Wasser waren, zog plötzlich ein Gewitter heran und es fing kräftig an zu regnen – deshalb wurde die Regatta um eine halbe Stunde verschoben.

Als das Gewitter vorüber gezogen war, stellte sich heraus, dass die Leichten im Vorteil lagen, denn der Wind hatte auf Windstärke 0-2 abgenommen. Als das Startsignal gegeben wurde, kamen wir kaum voran. Sören Reinhold hatte den besten Start, aber langsam haben die ersten überholt.

Nach kurzer Zeit stand »Herr Nilsson« auf dem dritten Platz. Später gab es zwischen »Mücke« und »rasendes Monster« eine Diskussion, wer nun Vorfahrt hatte.

Nach einiger Zeit hatte sich »Herr Nilsson« auf den ersten Platz vorgearbeitet. »Mücke« stand dann gut auf dem 5ten Platz. Leider hat »Delfin« mit Niklas Blank uns überholt. Später stand fest, dass »Herr Nilsson« mit dem ersten Platz durchkommen würde. »Mücke« landete auf Platz 6.

Dann erhielten wir nach der Paddelregatta im Binnenhafen vor dem Rathaus die Pokale - Gewinner bei der Paddelregatta, wie könnte es anders sein: Jan und Frederike Rost mit Gyde Hansen. ♣

Obwohl das Wetter nicht mitspielte, haben wir viel aus der Saison gemacht.

Jugendsegelrei in 2008

Hier unsere Highlights:

- 13.05.2008 Pfingst-Training in Schlüttsiel mit 7 unserer Kinder
- 22.06.2008 Einfelder-Regatta / Neumünster mit 4 Optis aus dem HSrV
- 29.06.2008 Hever-Regatta & Kistenklettern & Taufe
- 12.07.2008 Kreismeisterschaft in Friedrichstadt
- 19.07.2008 Hafentage-Regatta mit 13 Opti-Seglern und Gästen aus Wyk, Pellworm, u. Amrum

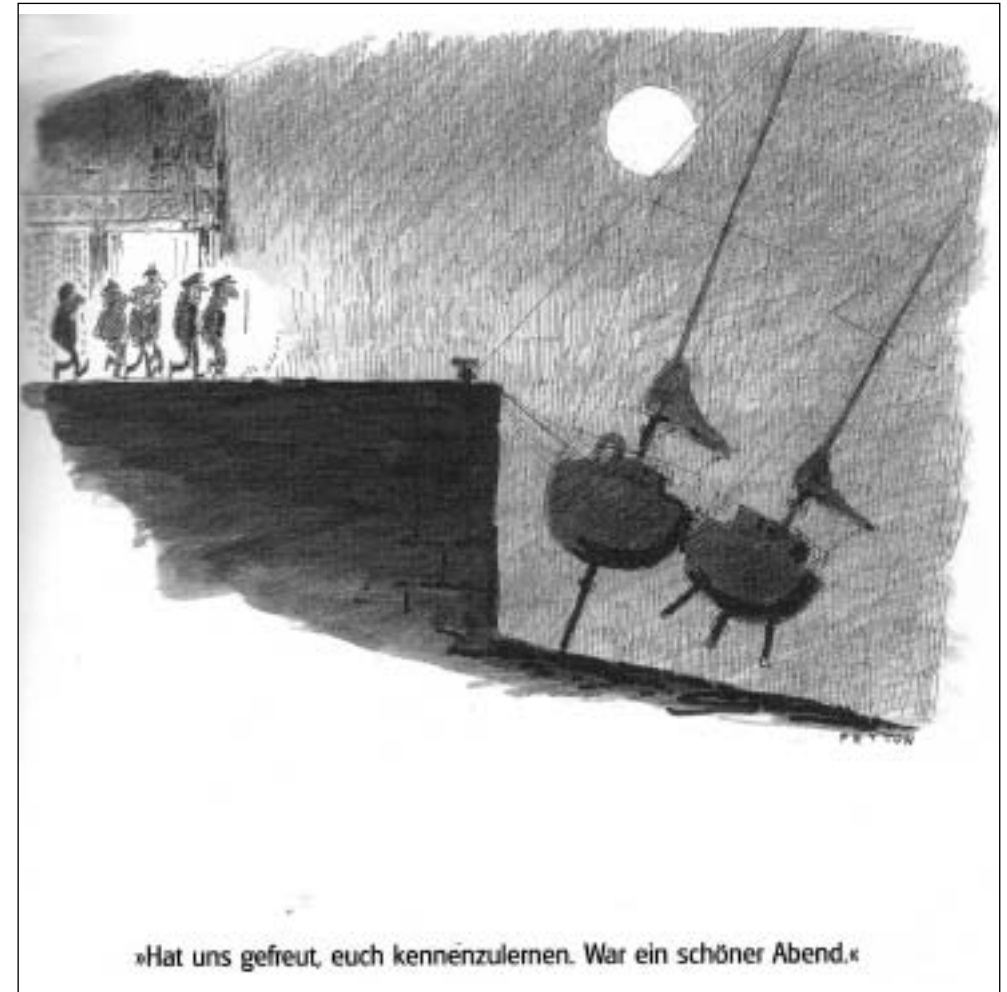
Sommertouren der Gyde und der Sveto im Juli mit 5 HSrV-Kindern

- 02.08.2008 Schleusenfest Hooge mit 5 HSrV-Optis
- 9.08.2008 Wyker Opti-Regatta mit 4 Husumer Teilnehmern
- 23.08.2008 Opti-Lager Friedrichstadt mit 11 HSrV-Kindern
- 13.09.2008 Absegeln mit Teeny und Zugvogel
- 20.09.2008 Hörnumer Opti-Regatta
- 27.09.2008 Goldener Schäkel (Preetz) mit 3 Teilnehmern

5 Jüngstenscheine vergeben

Platzierung – Hafentage-Regatta 2008 bei Flaute

Platz	Teilnehmer	Boot
1	Jan Rost	Herr Nilson
2	Dennis Elsholz	NOSPA
3	Sören Reinhold	Just4fun
4	Erk /WYC	Monster
5	Niklas Blanck	Delfin
6	Gyde + Friederike	Mücke
7	Torge Erichsen	Ananas
8	Mirco Lieske	Knut
9	Torge Reinhold	Fiete
10	Tim / WYC	Wikinger
DNF	Noah v. Holt, David auf Pieps & Nils / Seesack alle PYC	



Liebe Segelkameraden und Freunde des HSrV!

Das Erscheinen der Tröte steht wieder vor der Tür und es fehlt noch ein Artikel von den Ostsee- Seglern.

Zu Ostern am 23./24. März hatten wir noch Schnee. – Wie wird wohl die Großwetterlage in den Sommermonaten sein? Das weiß keiner... Zu Pfingsten am 10./12. Mai hatten wir bestes Wetter – Ostwind und sehr warm. Wir waren auf Avernakö und Lyö.

Am 26.06.2008 begann unser Sommerurlaub. Gemischtes Wetter: W-SW- 3-4, Regenschauer. Wir segelten nach Norden, Greena, Saeby, Laesö-Osterby und dann am 1.07.2008 nach Marstrand. Dort findet immer in der 1. Juli-Woche die größte Regatta Schwedens statt und wir waren mitten im Race gelandet. Hier boxt der Papst! In dem ältesten Seebad Schwedens war wirklich der Bär los. Eine schöne und interessante Abwechslung zum sonst so ruhigen Erholungsurlaub.

Weiter geht's nach Gullholmen auf der Insel Harmanö. Ein idyllischer Fischerhafen, in dem man die Kulisse und felsige Natur genießen kann. In diesem Jahr habe ich eine 4-stündige Wanderung über die Schäre von Ost nach West unternommen. Die Wege waren mit roten und blauen Punkten auf den Felsen gekennzeichnet. Es ging über Stock und Stein und Höhen



und Tiefen, sehr abenteuerlich. Das Wetter war sehr schön, Sonne und gute Sicht bis zur Kirche von Lysekil.

Über das Naturreservat rund Bassholmen erreichten wir auf der Insel Orust unseren Malö-Werfthafen Kungsviken – die sog. Königsbucht. Hier kann man alles genießen.

Ruhe – und sportliche Aktivitäten – wie Radeln, Schwimmen oder Wandern. Es gibt auch kulturhistorische Stätten: Hünengräber und eine 400-Jahre alte Orgel – Schwedens älteste – in der Kirche zu Morlanda kurz vor Ellös – in der Nähe der Rassey-Werft.

Die Umgebung der Häfen erkunde ich immer mit dem Fahrrad und habe dadurch schon viel erlebt und mit der einheimischen Bevölkerung kontaktet.


Auf dem Rückweg von Kungsviken 23 sm entfernt besuchten wir die kleine Inselschäre Astol. Ein kleiner idyllischer Hafen – im Sommer sehr voll. – Wir bekamen einen Liegeplatz längsseits einer 42 f großen Moody. Beim Anlegen rätselten wir über die Nationale – ein weißer Grund mit rotem Kreuz, blau umrandet. Die Eigner klärten uns im Gespräch bald auf.

Sie kamen von den Faröer-Inseln. Die Faröer gehören zu Dänemark, aber haben ihr eigenes Parlament. Die wenigen Einwohner der Faröer leben überwiegend von der Hochseefischerei.

So hatte dieser Bootseigner eine Flotte von 17 Fischereifahrzeugen, die von seinem Sohn übernommen wurde. Wir hatten einen netten, interessanten Abend in englischer Unterhaltung bis 24 h.

Von Astol segelten wir über Göteborg- / - Langedracht wieder nach Lae-

sö, Anholt und über den großen Belt nach Hause. Bei durchweg gutem Wetter erreichten wir nach 615,2 sm am 27.07.2008 unseren Sommerhafen Gelling.

Ich wünsche Euch eine schöne Weihnachtszeit und für die nächste Segelsaison 2009 immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel! 
Eure Elisabeth Harder

Aus der Jugendabteilung:

Vereinsflotte für die Segelausbildung

Zwei neuwertige Winner Optimisten sind mit Hilfe des NOSPA-Sponsoring 2008 angeschafft worden.

Der erste ist bei der Hever-Regatta unter reger Anteilnahme der Öffentlichkeit auf den Namen »Just4fun« getauft worden, der zweite »Lüchting« im Juli d. J.

Beide Boote sind bereits fleißig - auch auf Regatten und zur Friedrichstädter Woche – genutzt worden. Wir hatten ja bereits einen »FarEast« Nospa-Opti.

Außerdem sind inzwischen 5 brauchbare Kunststoff-Optimisten im Seglerverein beheimatet.

Dazu kommen noch 5 Vereins-Holz-Optis, die nicht für den Regatta-Ein-


satz, aber als Einsteiger – Boote geeignet sind.

Damit sind die Jüngsten im HSrV recht gut ausgestattet.

Für die Älteren ist im Verein der Teeny, der Tetsche-Zugvogel und der neuangeschaffte Kunststoffzugvogel – noch ohne Name – vorhanden.

Auch dieses Boot ist mit Hilfe der Nord-Ostsee Sparkasse angeschafft worden.

Außerdem gibt es natürlich die »Tine«.

Das Kapitel »Seahorse« ist im HSrV beendet. Es hat sich ein Interessent für die Boote gefunden, die durch die Zugvögel ersetzt werden. 



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

»Helgoland – mal wieder«

Bei unserem verstorbenen Vereinskameraden Rainer Grabowski wurde ein Auslaufen, ohne dass alles komplett vorbereitet war, als »Warmstart« bezeichnet. Teilweise fielen die Besatzungsmitglieder nach der ersten Wende aus der Koje und bekamen gleich die Anweisung aus dem Cockpit, dass es nun wirklich Zeit sei, den Kaffee für die Crew aufzusetzen.

In meiner Kindheit wurden wir vor »Mitschnackern« gewarnt, die Kindern Übles antun wollten und wo man nicht sicher war, ob man jemals die heimatischen Gefilde unbeschadet wieder sehen sollte.

Ich will zwar niemandem etwas unterstellen, aber an dem Wochenende im Sommer war es eine Kombination von beidem.

Wiebke und Christoph hatten Ute zu einer Wochenendtour nach Helgoland eingeladen und fragten mich, ob ich nicht auch mitkommen wollte.

Auf meinen Einwand, für Sonntag sei O-NO 6-7 angesagt und ich hätte zwar einen neuen Mast, aber die Segel seien noch nicht geliefert und die Fallen und Strecker seien noch nicht ins Cockpit umgelenkt und vor allem das alte Großsegel, das sonst in den Mast eingerollt wurde, hatte nur einen Schäkel am Schothorn, damit ich das fliegende Unterliek dicht holen konnte.

Christophs Einwand war nicht so ganz überzeugend, mit dem Wetterbericht sei es auch nicht mehr so wie früher und gestimmt hätte der schon lange nicht mehr. Ich sollte mir mal keine Sorgen machen, wenn der Wind drehte, dann auf SO und dann hätten wir ohnehin einen Anlieger nach Husum,

wahrscheinlich mit geschrickten Schoten und die erste Wende sei dann beim grünen Blinker am Porrenrönnel 10 Meilen vor Husum fällig. Was hat man schon für Argumente als Feld-, Wald- und Wiesenarzt gegen einen ausgebufften Strafverteidiger.

Es lockte ja das erste Knieepressen auf Helgoland und wenn die voraus führen mit ihrer Nordborg 900 – gegen die hatte meine Grinde auch schon keinen Stich gesehen – dann hätte ich helfende Hände beim Anlegen auf dem Fuselfelsen.

Am Samstag lief alles wunderbar, zwar musste zwischendurch die Aralfock gesetzt werden, weil sich arabische Winde durchgesetzt hatten, aber es lief alles problemlos. DP-07 murmelte zwar immer noch von Starkwindböen von 6-7 aus O – NO, aber was hatten wir denn: umlaufend 2 – 3 und zwischendurch Flaute gegenan. DP-07 hatte ja nun auch nicht immer Recht.

Das Anlegen funktioniert einhand ja auch ohne Bugstrahlruder, wenn man die Vorleine so über den Bugkorb legt, dass sie von backbord gegriffen werden kann. Mit linksdrehender Schraube bei rückwärts kommt man sehr gemütlich beim Nebenlieger längsseits; Achterleine, Springs in die Landleine zur Pier, damit das Päckchen unter Kontrolle bleibt. Bei Christoph und Wiebke kann man sich als Begrüßungsbier entweder einen PUSchaum (Pilsener Urquell), Budweiser oder Becks aussuchen. Wenn das kein Service ist!

Die Frauen kauften noch schnell irgendwelche Duftwässerchen bei Aldo

ein – Frau Nachbarin Ihr Fläschchen! – Gesche hat es mir verboten, Chanel No.5 einzukaufen, weil das Zeug irgendwann umkippt und sich im Duft verändert. Also machte ich mich auf, für meinen Klarinettenlehrer ein paar Cohibas einzukaufen, die dann in der Roten Straße im Havanna-Club des Orchesters genossen werden.

Beim Knieepressen wurde von Wiebke – Richter(innen) haben die Gesetzeslage ohne Wenn und Aber zu akzeptieren – die Diskussion über das Rauchverbot in Kneipen kategorisch abgeblockt. Nicht einmal vor der Tür wollte sie darüber weiterdiskutieren. Mein Einwand, dieses Rauchverbot sei nur von Leuten erfunden worden, die von ihren Vorgesetzten gemobbt würden oder partnerschaftliche Schwierigkeiten hätten, und mit solchen Gesetzen ihre eigenen Minderwertkomplexe überspielen wollten, wurde von Wiebke nur mit einem müden Lächeln quittiert. Jedenfalls ist an vielen Gesetzen abzulesen, dass sie von Menschen erdacht worden sind, die noch nie beim Einhandsegeln den freien Horizont gesehen haben.

Wir trollten uns nach dem Verzehr des Innenlebens der zerbrochenen Scheren in die Kojen und es war schon nicht mehr die absolute Stille im Hafen zu spüren, die wir beim Landgang bemerkt hatten. Der Wind hatte gedreht und die Fallen wurden vorsorglich vom Mast abgebunden – schließlich will man ja auch schlafen und nicht sich nachts barfuß und fast unbekleidet an Deck den Wind durch die Beine pfeifen lassen.

Wir verabredeten, dass wir morgens gemütlich gemeinsam frühstücken wollten, dann wollten sie mir beim Ablegen helfen und das Weitere hätte ich ja schon viele Male gemacht. Um kurz nach sieben begann das Päckchen sich

aufzulösen; auf Helgoland ist es immer so, dass die Innenlieger als erste los wollen. Von gemeinsamem Frühstück war keine Rede mehr, Christoph reffte sein Großsegel, die O-NO 6-7 hatten sich eingestellt, im Hafen war es schon reichlich kabbelig und ich machte mir Gedanken, wie das wohl werden sollte: neues Rigg, Groß nicht reffbar und als Vorsegel eine S-Fock, die wie jede S-Fock die Düse abkneift, weil das Schothorn nach innen geholt wird. Und dann kam mir natürlich in den Sinn, was Gesche zu mir gesagt hatte: »Du bist verrückt, eine Grinde zu verkaufen, mit der Du alle Situationen gemeistert hast, ein Schiff, das Dich nie im Stich gelassen hat – und jetzt hast Du ein Boot, bei dem Du wieder Jahre brauchst, bis Du es so hast, wie Du es bei der Grinde gewohnt warst.«

Bei der Grinde war alles nach achtern umgelenkt, ich konnte mir in dem engen Cockpit die Pinne zwischen die Beine klemmen, Groß und Fock aus dem Cockpit setzen, ohne dass das Boot aus dem Ruder lief. Als ich meinem Kollegen Hardy Wölber von meinen nach achtern umgelenkten Fallen und Reffleinen freudestrahlend berichtete mit der Bemerkung: das ist so super, ich mache jetzt alles von hinten, kam nur die lapidare Antwort: »So, so.«

Da noch nichts umgelenkt war, musste ich zum Segelsetzen an den Mast, und bei dem Wind konnte ich nicht erst den Kurs mit dem kleinen elektrischen Autopiloten stabilisieren, um anschließend am Mast zu stehen und abzuwarten, bis das Boot irgendwo gegen die Kaimauer oder ein anderes Schiff gedonnert sei, für solche Spielchen ist der Helgoländer Hafen einfach zu klein. Bei meiner Grinde konnte ich das Boot mit langsamer Fahrt zurück gegen den Wind fast auf

dem Fleck im Hafenbecken halten, das geht mit dem Hanseaten auch in ähnlicher Weise: ich steuerte rückwärts eine der gelben Muringtonnen mit hoch liegendem Festmacherauge an, und konnte an Backbordseite das Boot kurzstag mit der Heckleine festmachen.

Christoph, Wiebke und Ute waren klar zum Auslaufen und winkten rüber mit der Bemerkung: »Hast Du schon Kaffee getrunken?« Wie sollte ich denn wohl Kaffee getrunken haben. Eine solche Situation hatte ich noch nie gemeistert. Da kann man auch nicht an einen angeborenen Herzfehler denken oder an Marcumar – die Schisser neben uns (zwei Männer, zwei Frauen, die zum Landgang auf Highheels über die anderen Schiffe stolperten) waren mit einer Comfortina 42 unterwegs nach Norderney und erklärten sich für eingeweht! Die Probleme hätte ich mal haben mögen. Jetzt lag das Boot zwar an der Muringtonne aber in der falschen Richtung. Ich hatte mal gelernt, dass man das Vorsegel zwar vor dem Wind am Stag hochziehen kann, aber nicht, wenn das Ende des Hafenbeckens keine 150 Meter entfernt ist. Also die längste Leine heraus, eine Bucht durch das gelbe Auge, durch das ich die Heckleine auch gesteckt hatte und die beiden Enden an den Vorschiffsklappen festgemacht, damit ich das Boot in den Wind herumschwoien lassen könnte. Was man auf Helgoland immer feststellen kann, für dieses Manöver war meine längste Leine eigentlich zu kurz. 20 Meter reichten gerade, um die Tampen mit beiden Enden an den Klappen zu belegen, aber die Leine hätte 35 Meter lang sein müssen, dann hätte ich sie durch die beiden Relingslippen laufen lassen können und über beide Genuawinschen das Boot genauso kurzstag

holen können wie mit der Achterleine. Ich war froh, das Boot im Wind zu haben, so konnte ich jedenfalls meine S-Fock setzen. Das Boot schwoite so hin und her, dass es fast einen Nebenlieger rammt, der sich mein Manöver abgeguckt und sich an die nächste Muringtonne gelegt hatte und mir den Raum zum Schwoien nahm.

Ich klarierte alles, so schnell es ging und verließ den Platz, der mir sicher schien. Rettungsweste war schon angelegt, alle Leinen im Cockpit, damit keine in den Propeller kommen könnte und dann mit Maschine und dichtgeprügelter S-Fock durch 2,5 Meter hohe Wellen in der Hafeneinfahrt. Ich musste mich von der Mole freihalten und ging auf S-Kurs, weil unter der kleinen Fock keine Höhe zu laufen war. Halber Wind war ok. Also Zeiser los vom Baum, nach Lee an den Mast geturnt, die Spi-Beschläge sind ausreichend dimensioniert, um die Life-Leine eines Seglers zu halten, der sein Primanergewicht nicht wieder erlangt hat. Im Wind ist es einfacher, ein Großsegel zu setzen. Irgendwann konnte ich dann wenden und musste der Nordborg 900 hinterher sehen, die bestimmt schon die Düne Ost passiert hat. Jedenfalls lagen die schnackenden Rheinländer mit ihrer Comfortina 42 noch eingeweht im Hafen.

Am Wind bei Welle zeigt sich der Unterschied zwischen neuen Konstruktionen und einem 25 Jahre alten Kielschwerter, bei dem die Püttinge für die Oberwanten relativ weit außen liegen. Bis zur Düne O waren noch einige Kreuzschläge notwendig und als ich endlich frei war, sah ich, dass mein Wendewinkel etwa bei 100 Grad lag. Jedenfalls segelt die dickbauchige alte Dame relativ trocken und mein Schwing-Pilot am Heck hielt das Boot gut am Wind, so dass ich endlich mal

an Frühstück denken konnte. Vielleicht hatten die anderen vor mir ihres schon wieder ausgekotzt.

Seit meiner ersten Segeltour auf dem »Seeadler« in der Jugendabteilung des FSC weiß ich, dass ich relativ seefest bin. Ich habe nur einmal gegöbelt, weil ich am Vorabend bei Mittsommer in Schweden den dortigen Sild nicht vertragen habe.

Auf dem »Seeadler« musste ich bei einem Ankermanöver im Omösund bei Hack in die Vorpiek und die Kette in den Ankerkasten stauen, weil jemand auf dem Spill mit der Kette einen Webeleinstek geknotet hatte, der ums Verrecken nicht wieder aufgehen wollte. Also wurde gegen die Ankerkette aufgekreuzt, um den Kettenknoten lose zu bekommen. Ich saß in dem muffigen Schapp, es ging zwei Meter rauf und runter und ich hatte meinen Mageninhalt bei mir behalten zum allgemeinen Erstaunen. Es war zwar nicht gemütlich in der Vorpiek, aber von da an wusste ich, dass einiges passieren müsste, bis ich Neptun opferte.

Das Frühstück war spartanisch kontinental, trockenes Brötchen mit Milchkaffee. Das Boot schob derweil durch die Wellen, setzte ab und zu hart ein, aber ich musste jedenfalls

nicht die ganze Zeit steuern. Ab und zu ein Gespräch auf Kanal 72, ob ich das Boot immer so in die Wicken segelle; es sollte doch alles besser werden mit dem neuen Mast. Alle Stunde eine Wende, trotzdem bin ich zu weit nach Norden gesegelt. Ich hätte auch in die Süderhever gehen sollen, da zieht das auflaufende Wasser besser rein und ich hätte besser anliegen können. Kommt eben davon, wenn man beim Einhandsegeln zu viele Selbstgespräche führt. Zwischendurch auf Steuerbordbug bin ich unter Deck mit dem Brustkorb gegen den Kartentisch geflogen; die Rippen taten säuisch weh, aber was tun die Ärzte? Nada, niente, nothing, kommt von alleine, geht von alleine, auch wenn etwas gebrochen ist, wird da nichts gemacht. Nur beim Pneumothorax ist das anders, aber noch bekam ich Luft und denken konnte ich auch noch.

Durch meine Eierei in der Mittelhever lief mir die Tide weg und nach der Engde schon gegenan, dass ich nur noch auf der Stelle kreuzte. Also wieder Aralfock und in Husum kam ich jedenfalls noch an einen Kutter. Mein Liegeplatz war schon trocken gefallen.

Gesche hatte ich instruiert und kam nach 14 Stunden zu Hause an. ♣



Schulz www.schulz-husum.de
Farben
Telefon 04841 - 72 555
Marienhofweg 104 - 108, 25813 Husum

TAPETEN - WERKZEUGE - LACKE
LASUREN - WANDFARBEN
BAUTENSCHUTZ

Flottenbewegungen

John Muhl hat sich von seiner »Wiebke« getrennt. Das neue Schiff eine X119 hat er im November an die Eider zum Winterlager gesegelt.

Broder Ibens »Margarete« segelt jetzt in den Gewässern rund um Berlin. Die neue Segelsaison beginnt er mit »Aldebaran« einer Hanse 900.

»Sveto« ist verkauft. Martin Erichsen hat sich aus Schweden eine Sund 27 geholt. Der neue Schiffsname ist noch nicht bekannt.

Norbert Grabein hat seine »Nixe« verkauft. Seine neue, kleine Wegu 19 will er vorerst auf der Flensburger Förde testen.

Das vor langer Zeit von Dr. Thedesen in Wyk gebaute Revierschiff »Sima« (Typ Inge) hat Nordfriesland

verlassen. Sie soll künftig auf der Flensburger Förde segeln.

Jörgen Bruhn ist wieder Eigner! Man muss aber schnell gucken, weil sonst seine »Hornsby« eine Hardy Family Pilot 20 am Horizont verschwunden ist. Naja, ein Boot ohne Mast ist auch ein Boot.

Jörg Hansen passte seine schwimmende Behausung der wachsenden Familie an. Sein altes Stahlboot »Gyde« ging an die Elbe. Dafür holte er sich einen der ganz frühen Asmus-Bauten: eine Hanseat 66 KS, auch von der Elbe. Und der Name ist geblieben.

Christian Melzer hat sich eine Hallberg-Rassy 31 mit dem Namen »Vagant« gekauft. ⚓

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

Hargen Johannsen über:

Die Rettung des Paradieses

Fast alle Boote hatten mindestens ein Reff im Großsegel und lagen dennoch ordentlich auf der Seite. Die See war bei Strom gegen Wind recht kabbelig und die Boote setzten mitunter hart ein, wenn sie nach der Welle ins Tal fielen. Die Regatta würde alle ordentlich fordern. Auf Nachfrage hatte die Regattaleitung per Funk auf die verkürzten Bahnen gewechselt. Das bedeutete für die kleineren Boote nur bis zur Tonne 43.

Aber genau dort passierte es dann. Eine Böe legt das Boot auf die Seite und eine besonders hohe Welle unterm Heck wirft das Boot einfach um. Wasser dringt in die offene Plicht und man denkt: »Das war's«. So Roger Priegnitz auf seinem 20er Jollenkreuzer »Erdbeerparadies«, eine zwar nicht mehr ganz junge Dame, aber ein Schmuckstück, das extra zur Heverregatta per Trailer nach Husum gebracht worden war. Das war's! Mit einer weiteren

Welle richtet sich das Boot wieder auf. Schoten dicht und weiter? Doch mit dem vielen Wasser in der Plicht ist auch die Stabilität verloren gegangen und das Boot kentert erneut, nimmt noch mehr Wasser auf und liegt mit Mast und Segeln platt auf dem Wasser.

Trotz der Hilfe der DGzRS, die mit dem Tochterboot zur Stelle sind, und dem Ölabwehrboot Uthlande von Pellworm gelingt es nicht, ein Durchkenten zu verhindern. Bei Versuchen, das Boot ins Flache zu ziehen und aufzurichten, bricht die Takelage, die von Roger und seiner Besatzung noch notdürftig zusammengebunden wird. Mit Anker und Boje wird das »Paradies« auf Eiderstedter Seite westlich der 43 vorerst seinem Schicksal überlassen.

Mit bestem Dank an die Retter und Helfer, Aufwärmen mit heißem Kaffee und den bereitgelegten Klamotten aus Retterbeständen kommt die Besat-



Gekentertes Jollenkreuzer und Tochterboot DGzRS

zung im Seglerhafen an. Von allen Seiten bedauernde Anteilnahme aber auch Erleichterung, dass sonst niemand zu Schaden gekommen ist.

Bei allen Überlegungen zur Rettung bleibt die Frage, ob das vollgelaufene Boot noch vor Anker liegt oder ob es bei Kentern der Tide freigekommen ist und mit der Strömung abgetrieben wurde und ob der Rumpf heil geblieben ist und es gelingen könnte, das Boot leer zu lenzen.

Für den nächsten Tag finden sich ausreichend Helfer und mit dem Bootstrailer, 2 Schlauchbooten, Leinen und mehreren Eimern geht es nach Tetenbüllspieker. Zum Glück hatte der Wind über Nacht nachgelassen und so kommen wir mit den Schlauchbooten – immer unter der schützenden Wattkante – ohne viel übergehendes Spritzwasser gut voran. Den Blick nach vorn gerichtet, auf der Suche nach dem Jollenkreuzer, nähern wir uns dem vermeintlichen Ort, wo er seinem Schicksal überlassen werden musste. »Da liegt er! Da vorne!« Aber es sind nur ein paar weiße Schwäne, die beim Näherkommen das Weite suchten. Also weiter mit suchenden Blicken vorbei an der Tonne 43.

Dann aber finden wir sie, die »Alte Dame«, wie Roger sie nannte. Mit dem weißen Kajütaufbau und dem roten Fender am Anker ist sie gut auszumachen. Über Nacht hatte Roger das Bild der Zerstörung vor Augen gehabt und sich überlegt, die Alte Dame in Ruhe sterben zu lassen, doch als wir sie dann so ruhig und noch durch den Auftrieb des Holzes schwimmend im Wasser liegen sehen, beginnen sofort die Wiederbelebungsversuche.

Zunächst holen wir den Anker auf und schleppen sie in flacheres Wasser, doch das Schwert war noch unten und musste erst einmal aufgeholt werden.

Dazu geht Roger mit Kollegen an Bord und schafft es, das Schwertfall klarzubekommen und so können wir noch weiter aufs Watt. Unser Ziel ist es, das Boot über Niedrigwasser festzusetzen und es dann leer zu pützen. Nach weiterem Aufklaren an Bord beginnen kräftige Arme mit den mitgebrachten Eimern den Wettlauf gegen das wieder eindringende Wasser und bald ist es geschafft. Die Süllkante kommt immer höher raus und auch über den dichtgestopften Schwertkasten strömt die Nordsee nicht mehr nach. Durch weiteres, kräftiges Pützen schwimmt der Jollenkreuzer schließlich so weit auf, dass wir ihn mit den Schlauchbooten in die Mitte nehmen können und langsam in tieferes Wasser schleppen.

Die Angelegenheit ist noch nicht ganz überstanden, denn zuerst war das Boot noch böß kippelig und konnte schnell wieder voll laufen. Aber mit jeder weiteren Pütz kommt der Rumpf weiter aus dem Wasser. Eingehende Untersuchung von außen und innen ergab, dass der Jollenkreuzer ein paar böße Kratzer und den Bruch der Masthalterung abbekommen hatte, dass aber keine Leckagen vorhanden sind. Bald werden die mitgebrachten Eimer zu groß zum Schöpfen in der Kajüte und mit kleineren Hilfsmitteln wird Schlick und Sand herausbefördert und allerlei Ausrüstungsgegenstände, die zwar bei der Durchkenterung im Boot verblieben waren, aber nach dem Seewasserangriff zum Teil nicht mehr zu gebrauchen waren, dennoch werden Telefon, Handfunke, GPS, Radio und weitere Geräte geborgen und aufs Kajütdach zum Trocknen gelegt.

Obwohl eigentlich die Zerstörung und der Verlust an Bord so groß war, ist die Stimmung unter den 8 Rettern überaus positiv. Als dann noch eine



Erdbeerparadies vor dem Start

Flasche Bier und eine Tüte mit Schocko-Riegeln gefunden werden, ist das Hallo besonders groß. Leider bricht beim Öffnen der Bierflasche der Hals und so wandert sie ungetrunken über Bord. Als nächstes kommt eine Flasche mit einem Rest Hochprozentigen zu Tage und wird in die Runde der 8 Retter gegeben. Es schmeckt grauenvoll und brennt in der Kehle, keiner

wusste genau was es war, aber es stärkt die Stimmung an Bord noch mehr.

An einem eigens errichteten Notmast zeigte der Jollenkreuzer wieder »Flagge« und so laufen wir unter Applaus der Wartenden an der Kante stolz und zufrieden in den Hafen ein.

So wurde aus der tragischen Kenterung die Rettung des Paradieses. †

FEUERLÖSCHTECHNIK
HERRMANN Inh. M. Scheve

Maas 23
25813 Husum

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

Aus der Jugendgruppe:

Absegeln – mit segeln oder selber segeln?



Eine Woche vorher haben wir in der Jugendgruppe überlegt, ob wir mit den Optis und den kleinen Jollen Speedy und Flying Bee am Absegeln teilnehmen können.

Süderhafen ist nicht weit und mit einem Dickschiff zur Begleitung muss das doch zu schaffen sein.

Am Freitag vorher sagte uns der Wind dann aber schon sehr deutlich: »Das wird nichts, ich puste euch vom Wasser!«

Es gab aber noch unerschrockene Segler, die sich so schnell nicht klein kriegen ließen.

Am Samstag wurde dann noch viel diskutiert und kurz vor der Flaggenparade die Entscheidung getroffen: »Wir segeln! Nicht nur mit, sondern auch selbst!«

Bernd und Gerrit Reinhold kümmerten sich um die große Jolle, der Zugvogel wurde aufgeriggt und zu Wasser gelassen.

Sören Reinhold und Dennis Elsholz nahmen die kleine Jolle, den Teeny.

Sie richteten sich beide auf viel Welle und Wind von achtern ein.

Sören berichtet:

Dennis und ich legten fast als Letzter ab und wir segelten nur mit dem Großsegel Richtung Sperrwerk. Jörg begleitete uns mit seiner Gyde, man weiß ja nie, was da noch so kommt.

Nach dem Sperrwerk kam dann der erwartete Wind, doch wir nahmen ihn mit Bravour. Wir segelten so hart, dass es überall knackte und knarrte. Speedy hat sich aber gut gehalten. Es hat richtig Spaß gemacht, vorm Wind

zu gleiten und dabei immer auf die Wellen aufzupassen, dass der Bug sich da nicht »festbohrte«, die waren bestimmt 1,5 m hoch. Dreimal hätten wir fast das Wasser unter dem Schwert verloren.

Jörg war immer in Sichtweite und manchmal auch in Hörweite. Ich glaube, er war etwas beunruhigt, ob wir das auch schaffen.

Mit halben Wind sind wir dann in Süderhafen angekommen, einmal ganz durch gesegelt und dann nach einer kurzen Kreuz zurück einen Liegeplatz angesteuert, wobei Dennis als Vorschoter sprunghaft das Boot verließ.

Nachdem wir das Boot festgemacht hatten, mussten wir erst mal aufklaren: das Segel zusammenlegen, Leinen aufschließen und das Boot reinigen. Zuletzt haben wir uns trockengelegt und sind Essen gegangen.

Nach einer erholsamen Nacht im heimischen Bett haben Dennis und ich den Teeny wieder segelklar gemacht. Das Vorsegel konnten wir aber nicht setzen, denn einem Schäkel ist der Stift flöten gegangen.

Wir wollten mit einem Schlag raus, haben uns dann aber festgesetzt. Dennis ist ausgestiegen und hat uns befreit. Noch zwei Schläge mehr und wir waren aus dem Hafen raus. Nun mussten wir kreuzen, um nach Hause zu kommen. Wir hatten jetzt zwar mehr Bewegung, es war aber auch anstrengender und nasser. Die Gyde und die Tetje Wind haben wieder auf uns aufgepasst und wir kamen sicher nach Husum.

Nächstes Jahr wollen wir öfter mit dem Teeny raus und mit ein paar Veränderungen am Boot auch vielleicht mal eine Regatta mit segeln. ⚓

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 (DG485)
Postfach 10 63 40, 20063 Bremen
Fax 04 21 5 37 01-43
Postbank N. Hamburg (BLZ 250 100 00) 70 46 200

Wir danken für die gespendete Anzeige.

DG485 Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Friesencup 2008

Jahr für Jahr wachsendes Interesse findet die Regattaserie um den Friesencup. Wer es schafft, in Husum, Wyk, Hörnum und auf Amrum dabei zu sein und auch noch gut segelt, kann ordentlich Silber abräumen.

In der Einzelwertung haben sich Rümdriewer, Faxe und Thalassa ein

Kopf an Kopf-Rennen geliefert, das letztlich Rüdriewer mit Eigner Bernhard Bohn vom WYC mit seiner Crew für sich entscheiden konnte.

So kam es dann auch, dass in der Gesamtwertung die Wyker wiederum den ersten Platz belegten. 🇩🇪

Heverregatta

Gruppe blau

Platz	Name der Yacht	Typ	Yardstick	Steuer-mann	Verein	gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
1.	Bajazzo	J109	89	Kai Kröger	FKK	14:48:05	16:37:51
2.	Tante Schmidt	Nissen 31	99	Heiko Steppat	HSrV	15:10:25	15:19:37
3.	Beaufield	Grand Soleil 37	93	Bernd Schönfeldt	SYC	15:04:51	16:12:57
4.	x-mal	x99	91	Hargen Johannsen	HSrV	15:04:04	16:33:29
	Luise	MakTen	100	Sönke Jessen	ASrV		

Gruppe rot 1

Platz	Name der Yacht	Typ	Yardstick	Steuer-mann	Verein	gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
1.	Rümdriewer	Gib Sea	111	Bernhard Bohn	WYC	14:55:52	13:27:05
2.	Quo Vadis	Parker Super Seal	109	Heike Krüger	AYC	14:52:19	13:38:38
3.	Matse	Emka 31	110	Dirk Möhring	MSV	15:46:46	14:20:42
	Thalassa	Duetta 86	111	Peter Südbrock	WYC		

Gruppe rot 2 rot 2

Platz	Name der Yacht	Typ	Yardstick	Steuer-mann	Verein	gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
1.	Dieksand	Oceanis 361	105	Ekkehard Papke	HSrV	14:33:45	13:52:09
2.	Lone	Nordborg 900	109	Christoph Heer	HSrV	14:51:05	13:37:30
3.	Tedje Wind	Hanseat 69	108	Jonny Nachtigall	HSrV	15:01:09	13:54:24
4.	Gyde	Hanseat 66 KS	108	Jörg Hansen	HSrV	15:15:25	14:07:36
	Faxe	Feeling 346	108	Jan Boetius	WYC		

Gruppe rot 3 rot 3

Platz	Name der Yacht	Typ	Yardstick	Steuer-mann	Verein	gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
1.	Rebell	Hallig One Design	116	Harry Dietrichsen		15:01:15	12:56:56
2.	Mucki	Sirius 26	116	Bernd Rief	NWS	15:03:05	12:58:31
3.	Albatros 4	Delanta 76 KS	113	Jan-Peter Jürgensen	HSrV	14:59:34	13:16:05
	Tine	Delanta 76 KS	116	Heino Röh	HSrV		

Gruppe weiß weiss

Platz	Name der Yacht	Typ	Yardstick	Steuer-mann	Verein	gesegelte Zeit	Berechnete Zeit
1.	Pella	30 iger J-Kreuzer	107	Heiko Cunze	HSrV	14:18:04	13:21:56
2.	Watje	Etap 22	114	August Nachtigall	HSrV	14:37:44	12:49:56
3.	Lilli	16 ner J-Kreuzer	113	Rolf van Hof	NWS	15:33:01	13:45:41
	Erdbeerparadies	20 iger J-kreuzer	107	Priegnitz	MSV		
	Jule	30 iger J-Kreuzer	110	Ernst-Otto Petersen	NWS		

Friesencup Auswertung Einzelergebnisse 2008									
Platz	Bootsname	Typ	YS	Grp	WYC	AYC/ASrV	SYC	HSrV	Gesamt
1	Rümdriewer	Gib Sea	111	2	26	30	30	30	126
2	Faxe	Feeling 346	108	2	34	38	34	8	114
3	Thalassa	Duetta 86	111	2	32	34	32	8	109
4	Rebell	Rebell One D	116	3	10	28	20	38	96
5	Dieksand	Oceanis 361	105	2	0	40	0	40	80
6	Tante Schmidt	Nissen 31	99	1	0	10	40	24	74
7	Duwardoper	Feeling 29	110	2	38	36	0	0	74
8	Beaufield	Grand Soleil 37	93	1	0	10	38	18	66
9	Just 4 Fun	Wanship 660	112	2	20	12	24	0	62
10	Bajazzo	J 109	89	1	22	10	0	28	58
11	Charybdis	Wanship 870	111	2	10	30	14	0	54
12	Palido	Moody 330	110	2	0	28	22	0	48
13	Luise	Mak Ten	100	1	10	22	0	8	40
13	Pocahontas	HR 7	105	2	24	0	16	0	40
15	Jesu	Hama	104	1	28	10	0	0	38
16	Quo Vadis		109	2	0	8	0	28	36
17	Puchar	First Class 8	101	1	10	20	0	0	30
18	Blafel	Melhor 37	90	1	12	16	0	0	28
18	Speedy	Friendship 26	112	2	18	10	0	0	28
20	x-Ma	X09	97	1	0	10	0	18	28
21	Lilli	Johanneskreuzer	113	3	0	10	0	10	20
21	Liliana	?	112	2	10	10	0	0	20
23	Erdbeerparadies	20ger Johannes	107	2	10	0	0	8	18
24	Natascha	Seekreuzer	1127	2	0	8	8	0	16

Friesencup 2008

Vereinswertung

Platz	Verein	Schinkenregatta Wyk	Amrumer Regatta	Hörnummer Regatta	Heverregatta Husum	Gesamt
1	Wyker Yacht Club	114	108	96	64	382
2	Husumer Segler Verein	12	80	54	106	252
3	Sylter Yacht Club	56	48	102	18	224
4	Amrumer Yacht Club	48	60	0	36	144
5	Hallig Segel Club Hooge	10	28	20	38	96
6	Nordstander Wassersport V.		10		48	58
7	Meldorfer Segel Verein	10			22	32
8	Tönninger Yacht Club		8	8		16

Der Regattaklassiker 2008 auf der Hever



Die diesjährige Heverregatta fand zusammen mit einem großen Sommerfest zum 80jährigen Bestehen unseres Vereins statt. So gab es nicht nur auf dem Wasser viel »Äkschen«, sondern auch an der Kante war ordentlich was los. Nur das Starkwindwetter am Vortag, dem Anreisetag vieler auswärtiger Boote, verhinderte Bestmarken.

Nach ausgiebigem, gemeinsamem kulinarischem Höhepunkt am Morgen, ging es bei stürmischen Winden zur Startlinie. Da keine Besserung in Sicht war, wurde nur die verkürzte Bahn gesegelt. Dennoch kam es an der Wendemarke wegen des Seegangs zur Kenterung des 20er-Jollenkreuzers »Erdbeerparadies«. Trotz Hilfe des

Seenotretters der DGzRS und des Feuerlöschbootes von Pellworm konnte das gekenterte, vollgelaufene Holzboot an diesem Tage nicht geborgen werden. Es musste an der Wattkante, mit Anker gesichert, die Nacht überstehen. Erst am nächsten Tag gelang bei ruhigerem Wetter die Rettung des Paradieses.

In 5 Klassen wurde hart um die Plätze der Heverregatta und um die Punkte für den Friesencup gekämpft.

Das anschließende Sommerfest mit Aktivitäten für die Jugend und der Taufe des durch die NordOstsee Sparkasse gesponserten Optimisten ließ die Anstrengungen der stürmischen Regatta schnell vergessen. ⚓

Die Vereinsjugend bedankt sich

Auf den Namen „just 4 fun“ wurde zum Sommerfest im Beisein von Olaf Küter von der NordOstsee Sparkasse ein neuer Optimist für unsere Jüngsten getauft. „Wir möchten den Jugendsport und das Segeln fördern und deshalb haben wir 2000 Euro gespendet, von denen 1500 Euro für diesen Optimisten verwendet wurden. Der Rest ist dann der Grundstein für ein weiteres Boot.“ sagte Olaf Küter zur Taufe. Mit diesem Grundstein wurde dann wenig später ein weiterer Kunststoff-Optimist angeschafft, so dass die Opti-Gruppe inzwischen über eine stattliche Flotte verfügen kann.

Eine weitaus größere Unterstützung erhielt der Husumer Segler-Verein dann im Sommer. Anfang des Jahres hatte der Verein einen Antrag auf Unterstützung zum Kauf eines Zugvogels beim Sparkassen- und Giroverband für Schleswig-Holstein gestellt. Zu unserer Freude wurde dem Antrag entsprochen und der Wunsch zur Anschaffung der Fahrtenjolle ermöglicht durch 7.500 Euro aus Mitteln des PS-Sparen und Gewinnen, wodurch besonders förderungswürdige, gemeinnützige Zwecke unterstützt werden.

Unser Ziel, den Jugendlichen nach dem Ausstieg aus dem Optimisten das



Fahrtensegeln zu ermöglichen ist dadurch fast erreicht. Es wurde bereits ein GFK-Zugvogel erworben und aus seinem bisherigen Revier: der Rheinschleifen bei Heidelberg, in sein zukünftiges Fahrtengebiet: unser Wattenmeer überführt. Nun wird er auf Hochglanz gebracht und entsprechend ausgerüstet. Nach seiner Taufe im Frühjahr können unsere Jugendlichen ihn dann zusammen mit dem Zugvogel „Tetsche Wind“ des Theodor-Schäfer-Berufsbildungswerkes in die Schönheit des Wattenmeeres entführen. Die Vereinsjugend bedankt sich! ⚓



Der neue Zugvogel

Dit und Dat

Die Schleuse zum Hooger Hafen muss dringend instand gesetzt werden. Dazu muss die Nordsee komplett von dieser entfernt werden. Aufwendige Sache! Wenn genug Geld da ist (man ist noch am Zählen), soll es Ende April 2009 losgehen. Drei Monate oder vielleicht auch schneller, heißt es. Eingeschränkte Liegeplätze soll es im Osten der Hallig geben, bei Landsende, mit Toiletten und Waschelegenheiten.

Telse Kruse und Andreas Weinhardt sind nach mehrfacher Aufforderung unseres Vorstandes nun doch den Wünschen nachgekommen und haben für Segelnachwuchs gesorgt. Anu Freda heißt das Mädchen. Herzlichen Glückwunsch ! Das wurd` aber auch Zeit.

Jonny schon wieder Opa! Rolf und Jule Nickelsen haben nachgelegt. Sohn Rune wurde im März geboren.

Anke Breum, Wiebke Heer und Karl-Heinz Tieves: Nach 25 Jahren und etlichen vergeblichen Anläufen habt Ihr es endlich geschafft: Ihr bekommt die Silberne Ehrennadel des Vereins verliehen. Immer schön putzen!

Auf Pellworm wird in 2009 der Treibselabfuhrweg erneuert. Das Treiben führt ab März zu erhöhtem Frachtschlag im Hafen.

Der »20er Jollenkreuzer »Erdbeerparadies«, von dem auf der Heverregatta 2008 die meiste Zeit nicht viel zu sehen war und der trotzdem sehr bekannt wurde, will in 2009 wiederkommen. Die Regattaleitung hat daraufhin beschlossen, die Anzahl der Ret-

tungs- und Begleitfahrzeuge zu verdoppeln.

Die DGzRS hat mit Karin Hirschbeck einen treuen und zuverlässigen »Spendeneintreiber«. Die Weihnachtstombola im Verein wirft Jahr für Jahr 'ne schöne Summe ab.

Schnellste Einrumpfyacht der Welt (nach gesegeltm Etmal) ist jetzt die Ericsson 4 aus Schweden. 602 sm in 24 Stunden, Durchschnittsgeschwindigkeit also 25 Knoten. Wahrscheinlich hatten die Strom mit.

Sven Ketels wurde auf dem Messestand von Hanse-Yachts gesehen, im VIP-Bereich, umgeben von gut aussehenden Messehostessen strahlte er mit dem Verkäufer um die Wette. Tja, Sven, die Tröte hat ihre Augen eben überall! ⚓

Termine

- 26.12.2008 Traditioneller Weihnachts-Frühschoppen
- 09.01.2009 Bootseignerversammlung
- 06.02.2009 Jahreshauptversammlung
- 30.05.2009 Die 2. Zubringerregatta von Hooge zur Nordseewoche nach Helgoland startet am Pfingstsonntag. Die Nordseewoche feiert 2009 ihr 75. jähriges Jubiläum.
- 25.07.2009 Hooger Schleusenfest mit der 3. inoffiziellen, generationsübergreifenden Deutschen Optimisten Meisterschaft.



HOTEL
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



»Du hast gesagt, es könnte etwas ungemütlich werden, wenn die Tide kentert.
Was hast du eigentlich damit gemeint?«

opticland
SIEVERS

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

auch in Ihrer Nähe:

Diedrichsen
EINRICHTUNGEN

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