

www.nospa.de



Gut.

... für den HsrV.

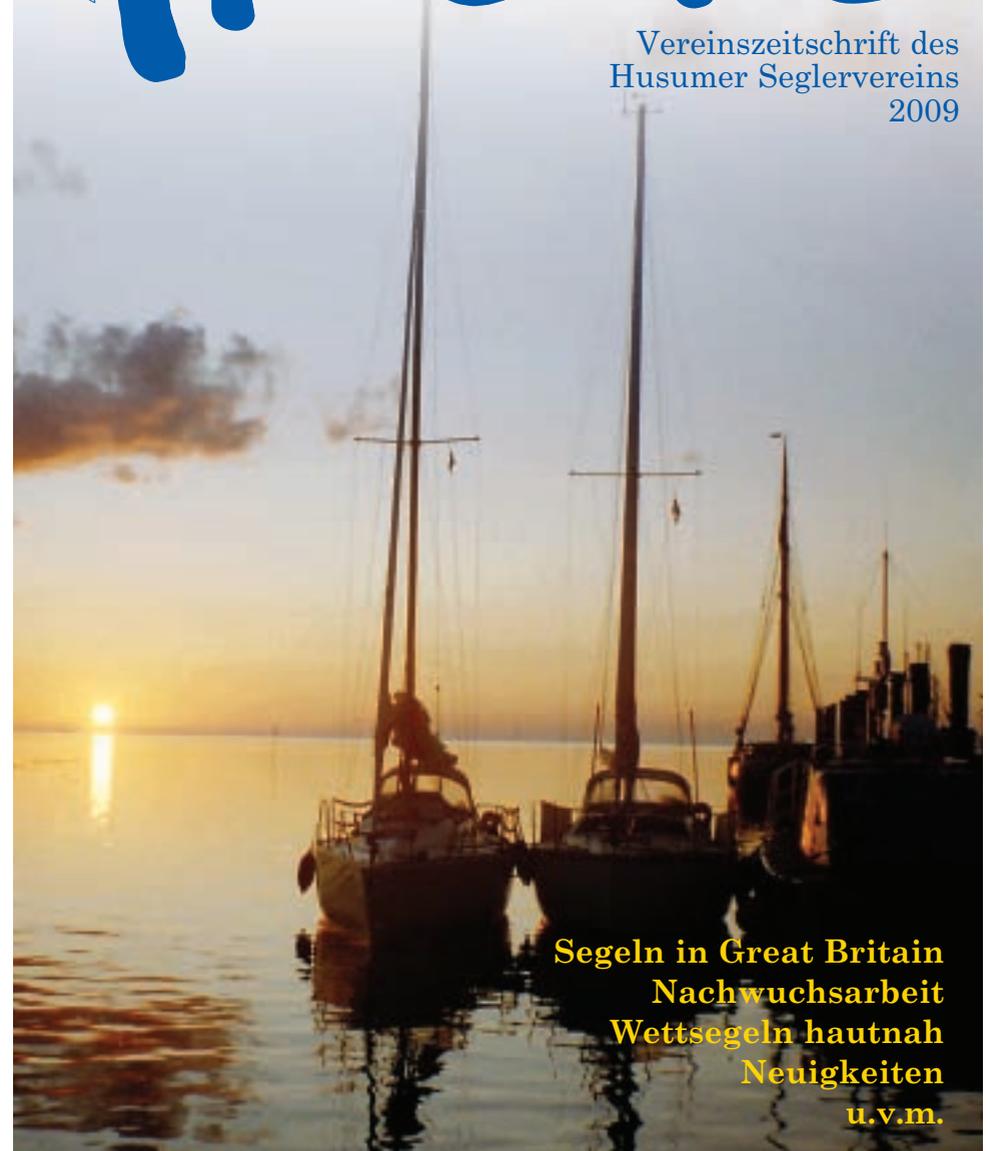
 Nord-Ostsee  
Sparkasse

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

41. Ausgabe

Vereinszeitschrift des  
Husumer Seglervereins  
2009



**Segeln in Great Britain**  
**Nachwuchsarbeit**  
**Wettsegeln hautnah**  
**Neuigkeiten**  
**u.v.m.**



*Liebe Segelkameradinnen und Segelkameraden,*

*als Segler bewegen wir uns auf umweltschonende Art und Weise in unserem Naturraum Wattenmeer voran, angetrieben vom Wind, durch Segel in Fahrt umgesetzt nach dem Prinzip des Auftriebs eines Vogelflügels. Gleichzeitig setzt das Befahren unseres Küstengewässers Kenntnisse von Gezeiten und Strömungen voraus. Die anspruchsvollere Navigation und die besonderen Kenntnisse, die für das Segeln erforderlich sind, schrecken auch viele Freizeitkapitäne ab, so dass das Revier alles andere als überlaufen ist.*

*Das Besondere liegt nicht nur im Reiz des Segelns, sondern im Verständnis für die Natur und dem Miteinander von Mensch und Natur. Die Einzigartigkeit des Wattenmeeres wird uns nicht nur bewusst bei gemächlichem Versinken im Rot eines Sonnenunterganges, umgeben von den Geräuschen des Wassers und der Vogelwelt, sondern auch beim Trockenfallen im geschützten Hallighafen.*

*Der bewusste Umgang der Segler mit der Natur ist nicht neu. Das insgesamt gestiegene Umweltbewusstsein hat dem Wattenmeer aber einen Stellenwert verschafft, der den Naturschützer zu immer weiteren Einschränkungen veranlasst und den vom Tourismus lebenden Kommunen neue Werbemöglichkeiten schafft.*

*Im Juni wurde das Wattenmeer als Welterbe der Unesco anerkannt und kann nun in einem Atemzug mit dem Grand Canyon oder dem Great Barrier Reef vermarktet werden.*

*Zu befürchten ist, dass wir in Zukunft mit Anstrengungen für weitere Einschränkungen zu rechnen haben oder erkennen auch andere, dass die Gefahr für das Wattenmeer nicht von innen, sondern nur von außen ausgeht.*

*Ich wünsche uns eine frohe Weihnachtszeit, einen guten Rutsch ins neue Jahr, eine schöne Segelsaison 2010 und beste Gesundheit.*

*Herzliche Grüße*

*Euer*

**KOMPETENZ  
vor Ort**

Die Bank für die Region –  
in der Region.

„Eine frische  
Meeresbrise!“

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

■ **Hauptgeschäftsstelle**  
Norderstraße 18–20  
25813 Husum

Tel. (0 48 41) 6 92-0  
Fax (0 48 41) 6 92-123

info@vbrbhusum.de  
www.vbrbhusum.de

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

## Was es zu »Träten« gibt:

<i>Wiebke und Christoph Heer waren 3 Monate segeln:</i> <b>Auf Backbordbug in ein Land ohne Mischventile und Spiritus</b>	4
<b>Was mag das wohl sein?</b>	12
<i>Annika Holst, 13 Jahre, aus der Jugendgruppe:</i> <b>Mein Einstieg in den H.S.r.V 2009</b>	13
<i>Ekkehard Papke über die Nordseewoche 2008:</i> <b>Vogelschießen zu Pfingsten auf Helgoland</b>	14
<i>Urs Kohler über Riechkolben und mehr:</i> <b>Das riecht hier! Das riecht hier nach Siegern!</b>	16
<i>Mia Christiansen, Lasse und Femke Clausen, Birgit Reinholt berichten über:</i> <b>Segelkurs für Eltern</b>	19
<i>Jugendwart Jörg Hansen:</i> <b>In 2009 gab es viel Neues in der Jugend</b>	20
<i>Berichte aus der Opti-Regattaszene:</i> <b>Wyker Optiregatta am 12.09.2009</b>	20
<i>Femke Clausen</i> <b>Opti-Hafentage-Regatta 2009</b>	22
<i>Jugendwart Jörg Hansen:</i> <b>... was mich in diesem Jahr am meisten beeindruckte.</b>	24
<i>Rene Berchten:</i> <b>Octopus, Mömeli und ich in der Nordsee unterwegs</b>	26
<b>Hever-Regatta 2009</b>	37
<b>Friesencup 2009</b>	38
<i>Ekkehard Papke als Steuermann auf einem Seenotrettungskreuzer:</i> <b>»Eiswette«</b>	39
<i>Erk Kruse war mit dabei:</i> <b>Stade – Edinburgh 2009 (Nordseewoche 2009)</b>	40
<b>Dit und Dat</b>	43
<b>Nachruf Peter Cohrs</b>	44
<i>John Muhl hat mit seiner neuen X-119 die Flensburger Fördewoche besegelt:</i> <b>»Land in Sicht«</b>	45
<i>Ekkehard Papke würdigt ein 15 Jahre-Projekt:</i> <b>Sie ist älter und schöner geworden</b>	46
<b>Termine</b>	46
<i>Matthias Schenke beim »Tuning« seiner Hanseat:</i> <b>Bugstrahlruder</b>	47
<b>Nachruf Heini Lass</b>	49
<b>Lütt beten wat to schmunzeln to Wiehnachten</b>	50
<b>Bootsbewegungen 2009</b>	51

Wiebke und Christoph Heer waren 3 Monate segeln:

## Auf Backbordbug in ein Land ohne Mischventile und Spiritus



Am neunundzwanzigsten Mai 2009 starteten Wiebke und ich zu unserer lange vorbereiteten Reise um die Britischen Inseln. Wir hatten über ein Jahr geplant und nun hatten wir für den Freitag vor Pfingsten ein sehr günstiges Wetterfenster nach Wetterberatung durch Ekkehard, um den großen Sprung direkt über die Nordsee an die nördliche schottische Ostküste zu wagen. Für die Überreise waren mit an Bord Sönke Tönnies und Muscher Blatt.

In technischer Hinsicht hatten wir unsere »Lone« mit einem Navtexempfänger, einem Karten Plotter und insbesondere einer AIS Anlage ausgerüstet. Gerade Letztere sollte uns in den kommenden drei Monaten, die wir für die Reise veranschlagt hatten, wertvolle Dienste leisten.

Außerdem hatten wir noch ein Schlauchboot und einen Außenborder. Die beiden Teile haben wir aber lediglich spazieren gefahren.

Nach dem Ablegen in Husum um 5:30 Uhr wurden bei Nordwest vier bis fünf das Groß und die Normalfock gesetzt. Auf Backbordbug ging es bis zur Hever Ansteuerung. Von da ab gut drei Tage Kurs 303 Grad Richtung Schottland. Da es die Tage zuvor tüchtig geweht hatte, hatten wir anfangs relativ viel alte See, aber es ging. Die übrige Überfahrt hatten wir moderate nördliche bis nordöstliche Winde. Am Pfingstsonntag hatten wir die ersten Ölbohrfelder zu fassen, an denen wir unter Gennaker vorbeigingen.

Da uns der Wind am nächsten morgen ganz verließ, kam die Maschine an

und bei fast spiegelglatter Nordsee ging es weiter nach Peterhead.

Unterwegs hatten wir Besuch von einer Gruppe von Delphinen, die das Schiff umspielten.

Am 1. Juni um 12:00 Uhr waren wir in Peterhead fest; alle waren geschafft und glücklich. Unser Nachtwachenrhythmus bei sternenklaren Nächten von drei Stunden jeweils zu zweit hatte sich gut bewährt und alle hatten genug Schlaf bekommen. Eine völlig problemlose Nordsee Passage.

Tags drauf verließ uns Sönke, der für Dienstagmittag einen Rückflug von Aberdeen gebucht hatte. Die restliche Besatzung machte sich dann auf Richtung Inverness, mit einem Zwischenstopp in Whitehills, wo wir den Impeller der Wasserpumpe des Motors ersetzen mussten; ansonsten aber keinerlei Probleme.

Da unser Funkwecker ein Signal aus Braunschweig wider Erwarten erhalten hatte, sind wir am nächsten Morgen 4:20 Uhr hoch und haben sehr früh abgelegt Richtung Inverness, was sich im nachhinein als völlig richtig herausstellen sollte. Der Schlag erstreckte sich über 62 Meilen weit bei tüchtig Wind aus Nordwest, wir kamen gerade

noch mit dem letzten Wasser in die Seeschleuse von Clachnaharry, dem Eingang des Caledonian Canals, wo wir übernachteten konnten. Die Kanalpassage kostet rund 160 £. Dies beinhaltet aber alle Liegeplätze und Schleusen im Kanal für acht Tage. Im weiteren Verlauf der Reise haben wir immer so etwa 18 bis 25 £ für unsere 9 Meter bezahlt. Nur Irland war deutlich teurer.

Von da aus folgte dann die Passage durch den ersten Teil des Kanals zur ersten Schleusentreppe hoch zum Loch Ness.

»Ab und zu tauchte zwischen den Fichten der River Ness auf, der parallel zum Kanal fließt. Der Wald wurde dichter, je mehr wir uns Loch Ness näherten. Dann öffnete sich die Landschaft und Loch Ness breitet sich vor uns aus: ein lang hingestreckter dunkler Spiegel umschlossen von steilen Hängen, die auf halber Höhe ihr Grün verloren und in karge Kuppen und Bergkämme übergingen. Wir waren überwältigt und staunten über das ölschwarze Wasser. Weder vorher noch nachher habe ich Wasser von dieser Farbe gesehen, die an geheimnisumwitterte Seeungeheuer denken lässt und an den Grund des Sees gemahnt





statt an die Oberfläche« (aus: »Der Keltische Ring von Björn Larsson«).

Das Wasser ist 300 Meter tief und 8° warm. Nessie haben wir leider nicht gesehen. Das Wetter war kalt, und ab und zu gab es einen Schauer. Wie schon auf der Nordsee-Passage sollten wir nicht aus den langen Unterhosen rauskommen; ein Zustand, der die nächsten zwei Wochen anhielt.

Über das verwunschene Loch Oich und Loch Lochy verließen wir am 7. Juni am Fuße des schneebedeckten Ben Nevis in Corpach den Caledonischen Canal.

Weiter ging es in die Inselwelt der Inneren Hebriden. Die Passagen in den Hebriden waren weniger kompliziert als befürchtet. Man muss zwar etwas den Strom berechnen, es war aber alles problemlos machbar.

Eine traumhaft beeindruckende Kulisse mit kristallklarer Luft und Ausblicken von mehreren Dutzend Seemeilen. Das Wetter war sehr bestän-

dig, zwar kalt aber immer mit Sonne und Winden aus den Nord Quadranten und mäßiger Stärke, so dass wir gut segeln konnten. Nach Dunstaffnage und Tobermory, wo wir unsere erste Destille besichtigten, ging es schließlich zum Kleinod der Whiskybrenner, der Insel Islay.

Nach Islay segelt man durch den Sound of Jura an den weltberühmten Whiskybrennereien wie Ardbeg, Lagavullin und Laphroaig vorbei. In Port Ellen fanden wir eine sehr angenehme kleine Marina vor. Überhaupt fanden wir auch in den übrigen Häfen überall kleine sehr neue Steganlagen und Marinas vor, so dass wir nicht auf unser Dingi angewiesen waren.

Zurück durch den Sound of Jura ging es zum Crinan Canal, da wir unseren dritten Mann an einem Festlandshafen abliefern wollten. Die Schleusen dort mussten von uns selbst bedient werden, auch ohne das freundliche Personal des Caledonian Canals

klappte alles prima mit viel Spaß und »manpower«.

Über Tarbert gingen wir bei wenig Wind nach Adrossan, einer etwas unpersönlichen großen Marina am schottischen Festland. Mit dem Zug erkundeten wir von dort aus zu dritt Glasgow. Tags drauf brachten wir Muscher zum Bahnhof.

Unsere Reise sollte nun zu zweit weitergehen.

So langsam wollten wir uns Nordirland nähern. Wir fuhren nach Girvan, einem kleinen idyllischen Fischerort mit dem legendären »Harbour Inn« und tags drauf nach Stranraer am Loch Ryan, wo wir wegen Windes einige Hafentage einlegen mussten. Wir erlebten hier eine überwältigende Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft. Für einen kleinen Obolus wurde von einem Vereinskameraden dort die Wäsche gewaschen. Diesel wurde in Kanistern bis auf den Steg geschleppt und auch eine kleine Motorreparatur wurde mit tatkräftiger Hilfe der dortigen Vereinsmitglieder schnell erledigt.

Früh am Morgen des 20. Juni verließen wir Schottland bei frischer Brise aus Nordwest, bedecktem Himmel und Schauerböen, vorbei an der Nordspitze von Galloway wagten wir den Schlag über den North Channel. Hier mussten wir auf die dort verkehrenden Katamaran-Schnellfähren besonders acht geben, die mit 35 Knoten angebraust kamen. In der Pflicht angeleint und mit Schwimmweste versehen rauschten wir mit Rumpfgeschwindigkeit die 40 Seemeilen nach Bangor. Irland war erreicht und wir sahen bei einem kleinen Fußmarsch unseren ersten wirklich prospektiven englischen Segel Club, den Royal Ulster Yacht Club, dem Club der »Shamrocks« von Sir Lipton.

Am nächsten Tag regnete es morgens und wir entschieden, ein wenig



länger zu schlafen. Da jedoch am späteren Morgen das Barometer stetig stieg, legten wir um 11:15 Uhr ab und zogen an der irischen Ostküste südwärts. Wir kamen so zum Fischereihafen Portavogie. Üblicherweise meldete man sich über Funk an, der Hafenmeister lotste uns in den Hafen und wir konnten zwischen zwei großen Fischkuttern direkt an die Kaje gehen, die sich sieben bis acht Meter über uns nach oben erstreckte. Wir waren bei Niedrigwasser angekommen. Leider war das dortige Fischrestaurant »fully booked« und wir mussten uns wieder einmal mit Bordmitteln behelfen, was aber prächtig gelang.

Die folgende Zeit trieben wir uns dann bei sonnigem Wetter in der irischen See herum. Wir waren auf der Isle of Man. Eine Insel, die wir dringend auch für einen Landurlaub empfehlen können. Felsige Küsten und wunderbare Strände wechseln sich ab. Die Hauptstadt Douglas an der Ostküste, welche wir mit dem Bus besuchten, stellte sich als sehr lebhaft, mit-

telgroße Stadt heraus. Da es dort so schön war, blieben wir einige Tage in Peel und machten uns von dort aus dann wieder auf zurück nach Irland.

Wir folgten der Ostküste über Ardglass und Carlingford nach Süden Richtung Dublin, wo wir nach einer recht windigen und unruhigen Segeltour bei Ost 5 in Howth festmachten.

Dort hatten wir uns mit unserem Freund Johann verabredet, der auch tatsächlich am 28.6. morgens auf dem Steg stand und wir nun wieder zu dritt waren. Zusammen besichtigten wir Dublin und legten am nächsten Tag Richtung Arklow etwa 40 sm weiter südlich ab.

Da die Wettervorhersagen sowohl über Funk als auch über Navtex, nichts Gutes versprachen für die kommenden Tage, entschieden wir, von Arklow aus direkt nach Wales zu gehen. Eine Reise von 85 Meilen, die wir mangels Wind überwiegend unter Motor bewältigen mussten. Ein Wohltat für unseren Diesel!

In der irischen See merkte man deutlich die Atlantik Dünung, die von Südwesten hereinkam, aber es war alles gut zu machen.

Wir machten die bemerkenswerte Feststellung, dass auf der Höhe von Dublin sich beide Gezeitenströme von Norden beziehungsweise Süden kommend trafen und sich dort trotz flauen Windes immer eine unangenehme See aufbaute. Wir hatten aber wieder Glück und konnten das alles ohne Probleme bewältigen. Anders sieht es dort mit Sicherheit bei viel Wind aus.

In Wales waren wir in Milford Haven. Die Zufahrt zum Fjord erinnerte uns stark an Helgoland, wegen der roten Klippen. Wir trafen dort das Kreuzfahrtschiff Deutschland, was uns ein wenig wunderte, da der dortige sehr hübsche und große Naturhafen

zumindest im Einfahrtsbereich dicht mit Ölraffinerien und riesigen Anlegerpiers für die Tanker bestückt ist. Wir blieben einige Tage in Wales und hatten an sich vor, den Bristolchannel noch weiter Richtung Cardiff hinauf zu fahren. Angesichts des Umstandes, dass an der Nordküste von Cornwall, wo wir anschließend hin wollten, nur ein tauglicher Hafen, nämlich Padstow, liegt, fuhren wir von Milford nachts um 1:30 Uhr los, um am gleichen Tag 15:00 Uhr bei Hochwasser in Padstow zu sein. Dies gelang auch und wir bekamen einen schönen Liegeplatz mitten in der Stadt. Der Hafen ist mit einem Flapgate (ein Fluttore, das sich vom Grund her aufstellt) versehen, so dass die Boote auch bei Niedrigwasser schwimmen bleiben.

An sich sollte es von dort aus Richtung Scilly Islands gehen, aber das Wetter machte uns einen Strich durch die Rechnung mit südwestlichem Schauerwetter und reichlich Wind. Wir haben zunächst mehrere Tage in Padstow abgewartet und uns die Zeit mit Landausflügen mit einem gemieteten Auto vertrieben. Streckenweise war unsere Autoreise abenteuerlich auf engen Straßen, die am Rande mit Steinwällen und darüber mit Hecken bestückt sind. Man fährt wie durch einen Tunnel. Gleichwohl genossen wir die Autoreise durch das Land von Rosamunde Pilcher und haben auf diese Weise zunächst einmal Land's End von Land aus erkundet. Da es tüchtig wehte, war es schon beeindruckend die kochende See um das Leuchtturm Longships zu sehen.

Das Wetter besserte sich nicht. Da wir Segler trafen, die von den Scillies geflüchtet waren wegen der ungeschützten Mooringplätze, entschieden wir uns um Land's End nach Newlyn bei Penzance zu segeln. Circa 15 Mei-



len vor Land's End machten wir dann die ein wenig beängstigende Erfahrung, zwischen zwei Minkwalen hindurch zu segeln. Es stand ziemlich hohe See (circa zwei bis drei Meter bei NW 5-6) und ich hatte beim ersten Anblick eines Wals den Eindruck, es schwämme dort eine riesige Plastikplane. Johann und ich waren zu zweit in der Pflicht und er sah auf der anderen Seite auch einen Wal und es schoss uns ziemlich das Adrenalin in die Adern, als wir zwischen den beiden Walen, die so circa 15 Meter lang waren, durchfuhren. Wir mochten uns nicht ausdenken, was wohl passiert wäre, wenn man auf ein solches Getier drauf segelt.

Auf der Tour um Land's End hatten wir ein kleines Rennen mit einem Engländer, der ebenfalls von Padstow aus losgefahren war. Wir hatten ihn weit überholt und konnten ihn schon fast nicht mehr erkennen, als wir uns Land's End näherten. Der Engländer schlug uns dann aber ein Schnippchen dergestalt, dass er in unmittelbarer Nähe der Felsen vor Land's End blieb und dann innen am Leuchtturm Longships einen Neerstrom ausnutzte und

wieder vor uns war. Wir hatten Strom auf den Kopf und nicht zu wenig. Bei den dortigen Verhältnissen und bei Nordwest fünf hatten wir uns aber nicht getraut die enge Durchfahrt (circa eine Viertelmeile) zwischen dem Longships Leuchtturm und den Küstenfelsen zu wagen. Unser Gegner war dann bestimmt eine halbe Stunde vor uns in Newlyn unserem Zielhafen und genoss seinen Sieg.

Nun waren wir also an der englischen Südküste. Wir hatten an sich gedacht, dass es hier ganz lieblich und schön werden würde und man auch endlich einmal baden gehen konnte. Dies hatten wir bislang noch nicht gewagt. In Schottland war es aufgrund der Temperaturen völlig ausgeschlossen aber auch die irische See und der Bristol Channel verwöhnten uns nur mit Wassertemperaturen von 12 oder 13°. Dies wurde dann aber leider an der englischen Südküste auch nicht wesentlich besser. Von Westen tingelten wir dann die englische Südküste mit achterlichen Winden hoch.

Über Falmouth fuhren wir nach Plymouth. Dort hatten wir leider 36 Stunden Dauerregen, was umso be-

dauerlicher war, als dass Plymouth eine quirlige und prächtige Hafenstadt ist. Es gibt dort mehrere ganz ausgezeichnete Häfen und eine beeindruckende Kneipen-Szene, die keine Wünsche offen lässt.

Unsere weitere Reise führte uns an der englischen Südküste in den Kanal hinein. Von besonderer Bedeutung in diesem Revier ist der Strom, den es jetzt wesentlich genauer zu beachten galt. Vor den Huks (Lizard Point, Startpoint, Portland Bill u. Selsey Bill) steht insbesondere bei Spring extremer Strom von zum Teil mehr als fünf Knoten und man sollte demgemäß das Wasser immer gut mitlaufen haben. Da sich für uns eine Südwestlage eingestellt hatte und wir mit Generalkurs Nordost in den Kanal hinein fuhren, hatten wir unter den Stromverhältnissen jedoch nicht zu leiden, sondern konnten sie ganz zu unserem Vorteil ausnutzen.

Ganz bezaubernd war im weiteren Verlauf unserer Reise der Hafen Dartmouth, der im Mündungsbereich des River Dart liegt. Wir lagen hier gegenüber dem eigentlichen Ort in der Marina von Kingswear, von wo aus wir mit einer ständig fahrenden Fähre (ein Unikum, nämlich ein Ponton mit seitlich drangelaschtem Schubkahn) in den Ort hinein kommen konnten. Von dort aus machten wir ausgiebige Spaziergänge durch eine Gegend, die wir alle von Rosamunde Pilcher kennen. Wir hatten dort im Hafen auch sehr netten Kontakt zu unseren Nachbarliegern, einer 48 Fuß Rassy, im Päckchen und hatten viel Spaß. Von Kingswear aus fährt eine historische Dampflokomotive nach Paignton. Eine eigentümliche Fahrt durch einen urwaldähnlichen Wald (dem Dartmoor) gezogen von einem schnaufenden und zischenden Stahlgross.

Unsere weitere Reise führte uns über Weymouth und Poole in das Segel-Mekka Cowes auf der Isle of Wight vorbei an den Needles. Die Segelhäfen von Cowes liegen beidseits des Flusses Medina und wir ergatterten einen Platz in der East Cowes Marina. Der Ort hat schon etwas eigentümliches, wir hatten jedoch etwas völlig anderes erwartet. Dass das hier nun das weltberühmte Segelzentrum schlechthin sein sollte, erschloss sich uns nicht gleich. Aber es war schon atemberaubend im Solent vor Cowes die Cupper (welcher Art und Güte auch immer) üben zu sehen vor der Kulisse der aus Southampton ablegenden Queen Mary II. Bis auf die East Cowes Marina, in der wir einen Liegeplatz gefunden hatten, wirkten die weiteren Häfen eine wenig angestoßen. Es war schon etwas verwunderlich, dass der Segelhafen, in den wir zunächst hinein wollten, anlässlich des Rolex Cups mit Swans vollgestopft war.

Da auf diesem Teil der Reise das Wetter nicht mitspielte, fuhren wir tags drauf nach Portsmouth, wo uns unser Freund Johann verließ.. In Portsmouth ist unbedingt das Marine-museum mit der Victory zu besichtigen. Wir haben uns dort fast einen ganzen Tag herumgetrieben und sind in den Sog der Huldigung des englischen Nationalhelden Lord Nelson (sein Zahnstocher wird ausgestellt!!) geraten. Nicht nur die Victory zu besichtigen ist hochinteressant, auch die übrigen Museen dokumentieren, dass England eben eine Seefahrernation und Seemacht war und ist.

Von Portsmouth aus ging es weiter in das berühmte Seebad Brighton. Wir hatten tüchtig Südwest und Wiebke wäre beim Segelbergen vor der Hafeneinfahrt beinahe über Bord gegangen. Der Hafen zeichnet sich



dadurch aus, dass zwei riesige verschränkte Wellenbrecher einfach an den Strand gebaut wurden und so die heran rollende See dort reflektiert wurde, was zu chaotischen Verhältnissen in der Einfahrt führte. Dank unseres Diesels war aber auch dies zu meistern.

Wir hatten immer noch genügend Zeitpolster im Rücken und konnten so die weitere Rückreise relativ gemütlich angehen.

Über Eastbourne erreichten wir dann schließlich Dover, wo der Strom derart hart setzte, dass wir beinahe an der West Entrance zum Hafen vorbeigerissen wurden. Man musste sich dort wie üblich über Funk anmelden und wir mussten einen Kreuzfahrer abwarten, der den Hafen verließ. Nur mit Ach und Krach und Vollgas gelang es uns, den Luv-Brückenkopf zu fassen zu kriegen und dann in den Hafen einzudrehen.

Am 28.07. 2009 verließen wir Dover um 06:00 Uhr bei Südwest 4 und heiterem Wetter. Wir trafen auf viel Schifffahrt im Zwangsweg der Dover Strait. Dank unseres AIS mussten wir kein Mal ausweichen, vielmehr wich die

Fregatte »Bremen« uns (!) aus. Wir bedankten uns mit einem Flaggengruß der schulmäßig erwidert wurde. Der Strom zog uns Richtung Calais und Dünkirchen und damit endlich einem guten Essen entgegen.

Es wurde jetzt endlich warm und sommerlich. Wir wechselten die Gastlandflaggen nun täglich und gingen außen rum nach Hause.

Über Ostfriesland und Helgoland waren wir Mitte August wieder im heimischen Revier und konnten dort noch ein wenig »chillen«.

Wir haben rund 2300 sm zurückgelegt. Wir bereisten ein Land, in dem Mischventile an Waschbecken in den Sanitäranlagen unbekannt waren und man sich zu verbrühen drohte und in dem Spiritus für unseren Kocher fast nicht zu bekommen war (ein Händler in Dover meinte, Leute würden Spiritus mit Sherry mischen und trinken).

Uns und dem Schiff war nichts passiert. Wir haben immer auf Sicherheit Wert gelegt und sind fast ständig mit Rettungsweste und auch viel mit Lifebelt gefahren. Das Revier rund England ist deutlich rauer als unsere hie-

sige Nordsee. Wenige Male haben wir uns gewünscht, ein Schiff mit etwas mehr Wasserlinienlänge zu fahren. Ansonsten hat sich unsere Nordborg bestens bewährt, sie ist eben, obwohl nur 9 Meter lang, ein richtiges Seeschiff.

In England haben wir viele Segler getroffen, die überaus freundlich und hilfsbereit waren. Uns begeisterten die gediegenen Clubs wie der Royal Dart

Yachtclub in Dartmouth oder der Royal Cinque Ports Yacht Club in Dover. »Members only, visitors welcome«. Es gibt dort noch eine richtige Segelkultur.

Im Nachhinein haben wir als Motto für unsere Reise den Spruch eines Seglers aus Dartmouth, der uns nach unserer Tour befragte, erkoren: »I don't know what the question is. The answer is sailing.«



Gesehen und fotografiert im Hafen Wiek auf Rügen von Ekkehard Papke. Was ist das? Erdung für eine Radioanlage?

*Auflösung unter Dit und Dat!*

*Annika Holst, 13 Jahre, aus der Jugendgruppe:*

## Mein Einstieg in den H.S.r.V 2009

Am 09.08.09 gewann ich im Entenrennen. Als ich gesehen habe, dass ich einen Segelkurs gewonnen hatte, habe ich mich richtig gefreut, weil ich schon immer 'mal segeln wollte. Als ich dann beim Vereinshaus ankam wurde ich gleich super freundlich aufgenommen. Ich durfte gleich in den Holz-Opti. Gleich am Sonntag darauf war von den Erwachsenen Absegeln. Bevor wir auf das Schiff gegangen sind war Flaggenparade. Ich übernahm die Nationalflagge.

Dann ging es endlich auf das Schiff. Wir mussten noch warten, weil wir noch nicht genug Wasser hatten. Jetzt ging es aber los.

Insgesamt 2 Stunden sind wir gefahren. Gott sei Dank bin ich nicht nass geworden.

Am nächsten Mittwoch wusste ich dann schon ziemlich viel, da mir viel erklärt wurde. Deswegen durfte ich dann mit dem Zugvogel mitsegeln. Ich bin ordentlich nass geworden, da ich ja vorn ausreiten sollte.

Später durfte ich dann wieder auf die Gyde zum Aufwärmen.

Am Abend haben wir dann gegrillt und viel gelacht.

Da ich aber so durchnässt war, sind wir später schon losgefahren.

Nun bin ich im Husumer Seglerverein und das finde ich super.

LUNDENBERGSAND



HOTEL UND SPA

~ Auszeit vom Alltag im Watt'n Spa Lundenbergsand ~

Traumhaftes Badevergnügen zu zweit erwartet Euch in der **"Kaptain's Badestuv"** mit privater Kräutersauna und Sprudelbad oder ein Erlebnis für echte **"Meerjungfrauen & Seebären"** - genießt den Luxus, gemeinsam die Zeit vergessen zu können.

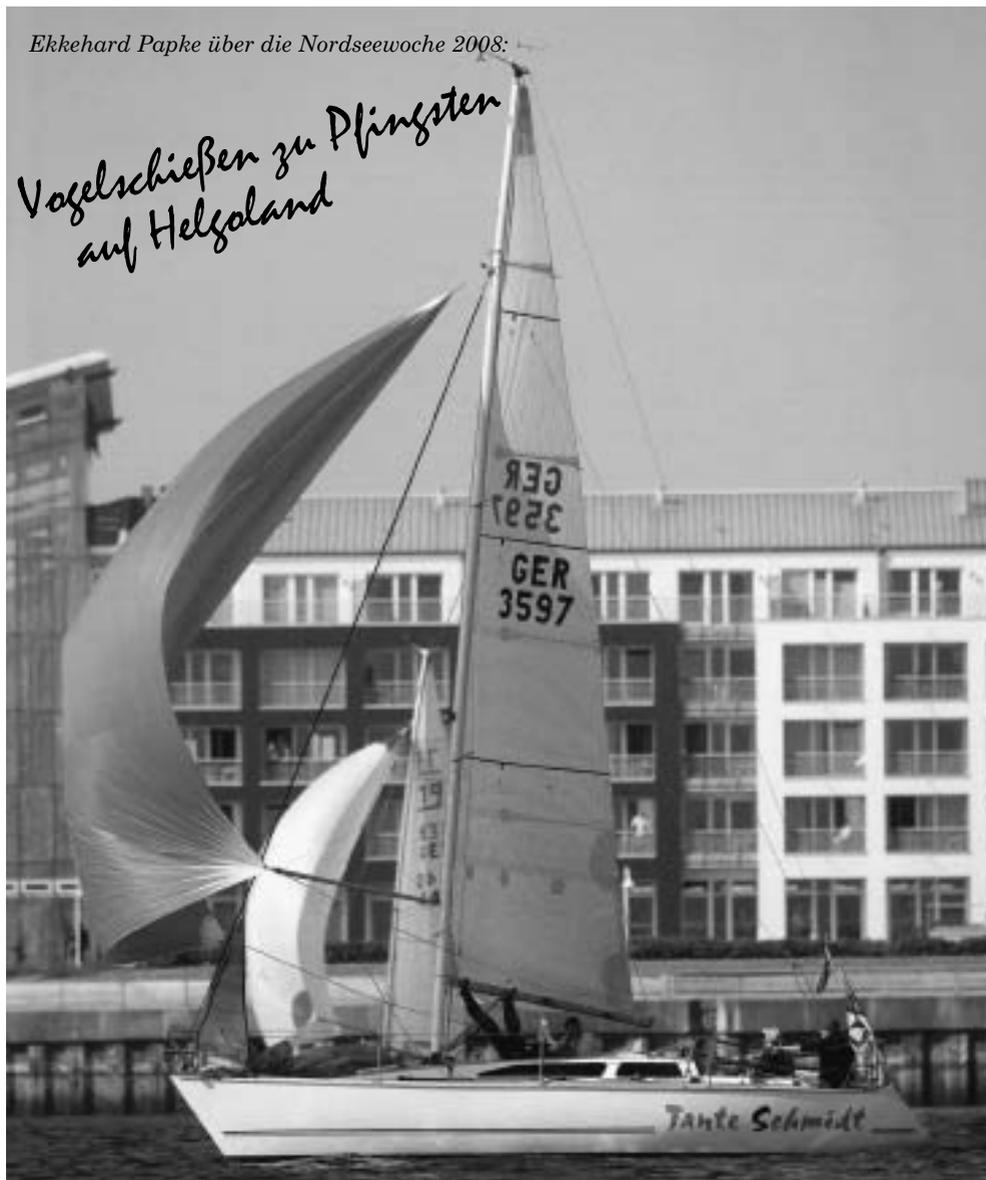
Ruft uns an, wir beraten Euch gern!

Alle Spa-Rituale und Beauty-Anwendungen auch als **Geschenk-Gutschein!**

Lundenbergsand Hotel und Spa - Monika & Bernd Peters  
25813 Simonsberg - Lundenbergweg 3 - T: 04841/8393-0  
info@Hotel-Lundenbergsand.de - www.Hotel-Lundenbergsand.de

Ekkehard Papke über die Nordseewoche 2008:

Vogelschießen zu Pfingsten  
auf Helgoland



In diesem Jahr fand zum 75. Mal die Nordseewoche, der größte deutsche Hochsee-Seegelevent auf der Nordsee statt. Bestes Segelwetter mit Sonne und Wind begleitete die rund 1.600 Segler, die auf 167 seegehenden Yach-

ten nach Helgoland gekommen waren. Traditionsregatten wie die hanseboot Acht und der BHF-BANK Cup Rund Helgoland starteten mit übergroßem Teilnehmerfeld. Der Family-Cruiser-Cup lud Segler ein, die ohne Spinna-

ker und Messbrief unkompliziert Regattaluft schnuppern wollten und Regattaspaß fanden. Zum ersten Mal nahmen auch an der für Racer konzipierten SE Vibe Out Series (früher Early Bird Serie) mehr als 20 Yachten teil und unterstrichen damit die sportliche Herausforderung der Nordseewoche.

An Land, auf Helgoland wurde nicht nur den Seglern, sondern auch Insularen, Schlachtenbummlern und Touristen ein buntes Programm geboten. In der Alexseal Offshore Lounge direkt am Hafen wurde stets für das leibliche Wohl gesorgt und viele Aktionen, wie der Spi-Packing-Contest der hanseboot und das Modellsegelbecken von stockmaritime sorgten für unterhaltendes Beisammensein. Höhepunkte der Landaktivitäten waren wie immer die Regattaparties in der Nordseehalle mit weit über 1.500 Gästen.

Für Aufsehen auf dem Regatta-Feld sorgte die »Hexe« von Norbert Plambeck, eine German Frers 80. Sie war erstmalig bei der Nordseewoche dabei

und schnellte nach 4 Stunden, 28 Minuten mit einigem Abstand vor der »Outsider« über die Ziellinie. Für eine gute Platzierung reichte die berechnete Zeit allerdings nicht. In der Gesamtwertung schoss »Tante Schmidt«, eine Nissen 31 aus der ORC-Gruppe 3 und 4, mit dem ersten Platz den Vogel ab und sicherte sich den begehrten Pokal.

Im Bild zu sehen die Preisausbeute der »Tante Schmidt« nach 3 Tagen Nordseewoche und insgesamt 4 Wettfahrten:

1. Preis Cuxhaven – Helgoland in Gruppe ORC International 3+4 und nach ORC International insgesamt

1. Preis BHF Bank - Cup Rund Helgoland ORC International 3+4 und nach ORC International insgesamt

2. Preis berechnet ORC International Gruppe 3+4 hanseboot Acht

1. Preis berechnet Rückregatta Helgoland – Cuxhaven ORC International 3+4

Wir gratulieren Skipper und Crew der siegreichen »Tante Schmidt« zu ihren Erfolgen. 🏆



## Das riecht hier! Das riecht hier nach Siegern!

Wie in den letzten Jahren startete die Tante Schmidt wieder zur Nordseewoche, um diese erneut erfolgreich zu bestreiten. Doch etwas war anders in diesem Jahr. Nein, nicht nur etwas, sondern so einiges!

Aber von vorn.

Zuerst musste die Tante Schmidt, was für ein Husumer Boot ja recht ungewöhnlich ist, erst mal wieder in die Nordsee. In Kiel stieg ich, ich darf mich kurz vorstellen, Urs, im Club wohl eher bekannt als die Bootsbauallzweckwaffe von Tedje Wind aber seit letztem Jahr auch Großschoter und Trubbelshooter auf Tante Schmidt, an Bord. Womit wir schon beim ersten Punkt angekommen sind, der dieses Jahr anders ist. Nicht mehr traute Familienidylle, nein es wurde aufgerüstet. Und auch am Schiff wurde über den Winter viel gewerkelt auf der Jagd nach zehntel Knoten. Nicht zuletzt wurde die Crew über den Nassschliff des Antifoulings belächelt, doch wie später folgend, blieb dieser nicht ohne Erfolg.

Ich stieg also in Kiel an Bord und es kam, was kommen musste, öde nicht endende Motorstunden durch den Kanal. Genug Zeit um noch einmal das Schiff zu checken, Trimpunkte zu markieren und Geist und Körper auf 3 Tage Nordseewoche einzustellen.

Zum Abschluss des Tages gab es dann doch noch ein paar Meilen elbawärts bis nach Cuxhaven unter Segeln, wo dann am Samstag der Start erfolgen sollte.

Der Hafen war brechend voll mit Booten in jeglicher Form und Größe. Hunderte Segler werkelt an ihren Schiffen oder vergnügten sich bei ei-

nem Bier und lauter Musik vor dem Clubhaus. Und was machten wir? Wir warteten auf unsere Mädels, Inken und Lisa, die ja am Freitag noch Schule hatten und dann versuchten, durch den Wochenendverkehr über die Fähre Glücksstadt – Cuxhaven zu uns zu kommen. Leider klappte dieses nicht ganz so wie geplant, aber um ein Uhr waren dann alle mehr oder weniger unversehrt in der Koje. Doch das ist eine andere Geschichte.

Bei bestem Wetter ging es am nächsten Tag an den Start, womit wir zu einem weiteren Punkt kommen, der dieses Jahr anders war. Hatte die Tante Schmidt in den letzten drei Jahren doch immer die Family-Cruiser Wertung gesegelt und gewonnen, stiegen wir dieses Jahr auf und starteten in der Gruppe ORC international 3+4 mit dem Ziel, wenigstens mal bei einer der vier anstehenden Regatten aufs Treppchen zu segeln.

Nach verhaltenem Start arbeiteten wir uns Platz für Platz nach vorne und als wir dann die Elbmündung verließen und direkten Kurs auf Helgoland nahmen, konnten wir einen ordentlichen Schrick in die Schoten fieren und nun war die Tante Schmidt in ihrem Element. In rauschender Fahrt, nicht selten über der zehn Knoten Marke, ging es Richtung Ziel. Kaum hatten wir dieses überquert, löste sich die Anspannung, denn eins war klar: Gleich in der ersten Regatta könnte es geklappt haben, aufs Treppchen zu segeln!

Die Segel wurden geborgen und es ging in den Vorhafen, wo wir von einem Bördeboot direkt mit frischem Mount Gay Rum empfangen wurden.

Selbst die WaSchPo ließ sich nicht lumpen und holte sich direkt vor uns ihr Tablett Rum ab. Was folgte ist gang und gebe auf der Nordseewoche; 20 bis 25 Boote voller gut gelaunter Segler im Päckchen. Und selbst die zu dieser Zeit aussterbende Art der Fahrtensegler machte gute Miene zu diesem Spiel.

Etwa zwei Stunden später, ich trank gerade mein zweites oder fünftes Bier, hörte ich dann den Rest meiner Crew, die gerade an Land war um die Ergebnislisten zu checken, laut über alle Boote schreien: »Das riecht hier!« (Regieanweisung: Nase rümpfen) »Das riecht hier nach Siegern!!!«

Wir hatten tatsächlich gewonnen! Und das auch noch mit fast einer Minute Vorsprung!

Abends gab es dann die Siegerehrung in der Nordseehalle. Zugegeben, eine recht langwierige Prozedur, aber während namenhafte Größen des deutschen Segelsports gar nicht oder nur einmal aufs Treppchen durften, wurden wir gleich zweimal hinauf gebeten. Wir hatten nicht nur in unserer Gruppe den Sieg errungen, sondern waren zudem auch noch das schnellste Schiff über alle ORCi Gruppen, was unseren Bekanntheitsgrad nach oben schnellen ließ.

Es folgte eine von diesen berühmt berüchtigten Nordseewochenpartys, bei der wir spät, aber nicht zu spät, am nächsten Tag wird ja wieder gesegelt, ins Bett kamen.

Der nächste Tag begann zwar entspannt, aber änderte sich schnell ins Hektische. Das lag daran, dass die Startlinie etwa vier Meilen vom Hafen weg war und sich 170 Schiffe, die zu 25 Päckchen aufgereiht im Hafen liegen, nicht mal so eben auflösen. Während also einige Schiffe noch auf ihre Crewmitglieder warteten, die völlig

entspannt an Land auf dem Pott saßen, kam bei uns so langsam große Ungeduld auf. Irgendwann, viel zu spät, gelang es uns dann, uns heimlich nach hinten aus dem Päckchen rutschen zu lassen. Und schon begann unsere erste Regatta an diesem Tag. Gegen die Zeit zur Startlinie. Gerade noch rechtzeitig vier Minuten vor dem Start, waren wir dann endlich da und kamen dann auch mit dem Schuss gut mit weg. Im Gegensatz zu 20 anderen Crews, die wohl einfach zu lange auf ihre entspannten Crewmitglieder gewartet haben.

Heute ging es also einmal um die Insel und wir waren von Anfang an richtig gut dabei. Im Norden der Insel ging es dann auf eine lange, harte Kreuz, bei der der Wind einschlopfte und während wir mit Genua 2 um jeden Knoten kämpften, wechselten viele auf Genua 1 und überliefen uns. Doch wir blieben dran. Als die Düne passiert war und es wieder vor den Wind ging arbeiteten wir uns Stück für Stück zurück an die Spitze.

Kurz vor Schluss wurde es dann noch einmal brenzlich. Die Regattaleitung hatte dort noch ein kleines Up and Down eingebaut, was ja nun nicht ein Problem darstellen sollte, aber die großen Schiffe mussten die Tonne an Stb nehmen, während die kleinen sie an Bb nehmen mussten, was zu einem heillosen und teils auch gefährlichen Durcheinander führte.

Hier war dann das Glück auf unserer Seite. Wir erwischten eine Lücke und konnten zwischen den Großen hindurchschlüpfen. Manch anderer musste da erst einmal ins Nirvana fahren, um Platz fürs Manöver zu bekommen.

Im Hafen startet dann das übliche Prozedere. Erst mal ein Bierchen, oder zwei. Dann duschen gehen und auf die

Ergebnisse warten. Wir rechneten uns einen Platz um den 3. aus, aber zuerst stand noch mal ein ganz anderer Wettkampf an. Unsere Mädels (Lisa und Luzy) hatten sich vorgenommen am Spi-Pack-Wettbewerb teilzunehmen, was zur Folge hatte, dass die beiden ihr Duell gegen das Beluga-Sailing-Team überragend gewannen und dafür einen Getränkegutschein im Wert von 20 € bekamen. Eine Stunde später stellte sich dann auch noch heraus, dass die beiden auch noch die Tagesbestzeit aufgestellt hatten und so kamen noch mal 100 € oben drauf. Während die beiden im Siegestaumel von ihren Packtechniken erzählten, malte ich mir schon aus wie man wohl 120 € am sinnvollsten in Getränke umwandelt.

Endlich kamen die Ergebnislisten raus und zu unserer Überraschung fing es schon wieder kräftig an zu riechen! Wir waren erneut ganz oben!

Die Siegerehrung war dann so ziemlich das Pendant zum Vortag, mit dem Unterschied, dass wir nun dreimal nach oben durften, weil wir auch die Wertung über beide Tage gewonnen hatten.

Bestes Schiff über alles in ORCi über beide Tage!!!

Das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen!!!

Hab ich dann auch, denn während meine Crew völlig erschöpft recht früh zurück an Bord ging, stand ich noch eine Weile am Tresen mit unserem 120€ Getränkegutschein.

Da die Nordseewoche ja nicht zum Ausruhen da ist, ging es am Montagmorgen auch gleich wieder raus auf die Helgoländer Acht. Zugegeben, recht fit war ich nicht, aber es gab zum Glück auch nicht viel zu tun, denn es herrschte totale Flaute. Die Regatta wurde dann auch vorzeitig abgeschlossen und wir beendeten diese als fünfte.

Drei Stunden später startete dann die Rückregatta nach Cuxhaven. Der Wind hatte zugelegt, und zwar kräftig. Wir segelten die komplette Strecke in Rauschefahrt unter Spi und das in unter 4 Stunden.

Jetzt hieß es nur noch das Boot haftenklar zu machen, denn Tante Schmidt blieb erst mal in Cuxhaven. Und dann, ab nach Hause.

Da war sie vorbei, die 75. Nordseewoche, und wir, die kleine Tante Schmidt aus Husum, hatten ihr dick und fett unseren Stempel aufgedrückt.

Bleibt abzuwarten, was wohl nächstes Jahr passiert.

Dann ist gleichzeitig auch noch die deutsche Offshoremeisterschaft auf Helgoland.

*Bis dahin oder früher, Euer Urs* ⚓



Mia Christiansen, Lasse und Femke Clausen, Birgit Reinholt berichten über:

## Segelkurs für Eltern

Am Sonntag, 28.06.2009 waren die Eltern wieder gefragt:

Boote und Klamotten, Essen und Trinken mussten gepackt werden ...unsere Sommertour von Friedrichstadt nach Schwabstedt.

Nicht nur wir Kinder wollten segeln. So haben wir spontan einen Segelkurs für Eltern eröffnet.

Anette Rost war die erste Schülerin und Lehrer war Ihr Sohn Jan, der sich weigerte. Vom Schlauchboot in den Opti war es schon sehr, sehr »wackelig«. Bei 4 Windstärken segelten wir am Wind los.

Sie segelte gut – bis zur ersten Wende! Das Boot war schon rum, doch Anette kam nicht hinterher, so dass der Opti vollschlug.

Anette stürzte ins Wasser. Ihr Schuh schwamm davon, das Boot klappte um und wir lagen im Wasser. Das Training ging im Wasser weiter – Anette lernte, einen Opti aufzurichten. Doch das war zuviel auf einmal, Anette und (Lehrer) Tim Peters kletterten erschöpft ins Schlauchboot.

Jan übernahm den Opti, pützte ihn leer und segelte ihn zum Ziel, ohne weitere Unterbrechungen! ⚓

# 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

## In 2009 gab es viel Neues in der Jugend

Wir haben zur Hever-Regatta unseren neuen Zugvogel getauft und in Empfang genommen. Dank einer großzügigen Spende der Nospa konnten wir den Zugvogel (Name: »NordOst 5«) anschaffen und ausrüsten. Außerdem kam ein neues Begleitschlauchboot mit 4 Takt Außenborder zur Begleitung der Jugendboote dazu, weil wir aufgrund der angewachsenen Jugendabteilung unbedingt 2 Begleitboote benötigten.

Auch private Boote kamen dazu: Torge Erichsen taufte seine Segeljolle »catch me if you can« und der neue Opti der Familie Rost heißt »kleiner Onkel« (Schwesterschiff zu »Hr Nielsson«).

Mit erheblichen Anstrengungen (Terminschwierigkeiten / Wetter) ist es uns gelungen, im Verlaufe der Saison 4 Sportsegelscheine abzunehmen. Die neuen »Kapitäne« Gerret Reinhold, Carsten Johannsen, Steffanie Bülter und Torge Erichsen werden die Jollen 2010 fleißig nutzen.

Hier noch ein Überblick über unsere Aktivitäten in 2009:

- 23.01.09 Vortrag von Willi
- 14.02.09 Besuch „Blanker Hans« in Büsum
- 13.06.09 Taufe des neuen Zugvogels
- 28.06.09 Ausflug von Friedrichstadt nach Schwabstedt
- 11.07.09 Kreismeisterschaft in Friedrichstadt
- 25.07.09 Schleusenfest auf Hooge
- 07.08.09 Hafentageregatta
- 22.08.09 Opti-Lager
- 05.09.09 Dom Regatta in Meldorf
- 20.09.09 Kinderabsegeln
- 3 Jüngstenscheine - und
- 4 Sportsegelscheine vergeben

Mein Dank für die nette Unterstützung gilt den Eltern, die Birgit Reinhold und mich intensiv bei unserer Jugendarbeit unterstützten (Opti-Trailer beladen, Boote riggen und Kinder zu den Regatten / Ausflügen fahren, Essen und Trinken zur Verfügung stellen und vieles mehr).

Außerdem bedanke ich mich bei der WDR für die kostenlosen Transporte unserer Optis nach Föhr und Hooge. 🍷

### Berichte aus der Opti-Regattaszene:

## Wyker Optiregatta am 12.09.2009

Schon um 7.30 sollten wir uns am Husumer Seglerverein treffen, damit wir möglichst früh die Fähre nach Wyk auf Föhr bekommen, um an der Wyker Optiregatta teilzunehmen.

Es waren 7 Husumer Teilnehmer dabei, mit 7 Optis und den dazugehörigen Slipwagen war der Anhänger vollbeladen. Als wir ankamen, hatten wir noch so viel Zeit, dass wir uns in Wyk

noch ein wenig umsehen konnten. Als es dann losging waren die, die das erste Mal eine Regatta segeln sollten, schon sehr aufgeregt. Uli (Wyker Jugendwart) hat uns noch ein paar Hinweise gegeben. Beim ersten Lauf zeigten die Husumer, was sie drauf hatten .... Im 2ten, 3ten und 4ten ebenso. Bei der Siegerehrung zeigte sich das besonders, denn Torge Erichsen kam



auf den 1ten, Jan Rost auf den 2ten und Torge Reinhold auf den 3ten Platz (alles Husumer!).

Die Husumer Mädchen haben sich auch gut beteiligt – sie waren die ein-

zigen Mädchen der Regatta. Es waren Frederike (9) Gyde Hansen (10) Femke Clausen (17). Alles endete mit 3 Pokalen und mehreren Medaillen. Wir waren sehr stolz. 🍷

### Ergebnisse der Wyker Optiregatta:

Nr	Segel Nr.	Bootsname	Steuermann/frau	Verein
1	G 11442	Just 4 fun	Torge Erichsen	HSrV
2	GER 8030	Kleiner Onkel	Jan Rost	HSrV
3	GER 11046	Lüchding	Torge Reinhold	HSrV
4.	Ger 12001	Nordseepass	Nisse Peters	SCF
5		Lars	Jannek Oldsen	YCDS
6	7	Häppy Kiwi	John Erik Gmelin	WYC
7	Ger 1075	Knieper	Bho Julius Friedrichs	WYC
8	G 944	Gonzales	Erk Petersen	WYC
9	GER 1096	Herr Nielsen	Friederike Rost	HSrV
10	GER 8894	Mücke	Gyde Hansen	HSrV
11	12	Nixwieweg	Nanning Tadsen	ASRV
12.	G 11177		Momme Klüssendorf	ASRV
13	99		Matthias Drews	ASRV
14	8	Der kleine Wykinger	Norman Gehrman	SCF
15		Biene	Thomas Drews	ASRV
16	G 16	Fiete	Lasse Clausen	HSrV
17	G 6	Knut	Femke Clausen	HSrV
18.		Spaaskasche	Bjarne Richter	ASRV

## Opti-Hafentage-Regatta 2009



Die Hafentage-Regatta war gleichzeitig meine 1. Regatta, daher war ich total aufgeregt. Wir machten unsere Optis fertig und brachten sie aufs Wasser. Als wir raus gesegelt waren begann es ein wenig zu regnen. Doch



zum Regattastart hörte es wieder auf. Da es nicht gerade viel Wind war hatte ich keine Angst, dass ich kentern würde. Als es los ging war ich gerade nicht weit vorne, aber das machte mir

nichts, denn ich wurde immerhin noch 10te von 15. Nach dem ersten Ziel-durchlauf gab es Kuchen für alle zur Stärkung. Was wir nicht wussten, dass die Regattaleitung noch an einen 2. Start gedacht hatte. Bei der Ankündigung haben alle »Nein« gerufen. Doch das hat nichts gebracht, wir mussten trotzdem ein zweites Mal starten. Am Start waren alle eigentlich ganz dicht zusammen. Irgendwann mitten im Rennen blieben die meisten Optis in einer Flaute stehen. Zwischen den Optis war noch eine kleine Spalte, wo ich mit meinen Opti locker durch passte. Ich habe meine Chance genutzt und bin mit Knut dadurch gesegelt. Am Ende wurde ich dann 2. im zweiten Lauf! Danach sind wir rein gesegelt und haben die Optis abgeriggt. Dann sind wir in den Binnenhafen gepaddelt und haben dort vor vielen Zuschauern die Paddelregatta gestartet. Auf dem 1. Platz kam Torge, Torge und Niklas und wir ha-



ben den 3. Platz belegt. Anschließend gab es eine Siegerehrung an der Bühne vor dem Rathaus. Gewonnen hat Niklas, na ja und ich bin mit dem stolzen 5. Platz nach Hause gekommen. Alle bekamen noch ein Hafentage-T-Shirt!

*Danke, dass ich dabei sein durfte!  
Eure Femke Clausen* 🍀



## ... was mich in diesem Jahr am meisten beeindruckte.

Wir waren gemeinsam auf verschiedensten Regatten und auch zu einigen Ausflügen unterwegs, was zwangsläufig den Teamgeist fördert, weil alle Husumer stolz waren, wenn wir gut gesegelt hatten ... das musste nicht zwangsläufig Edelmetall bedeuten!

Wir haben Regatten mit Starkwind besucht (Hooger Schleusenfest / Dom-Regatta in Meldorf), bei denen unsere meisten Teilnehmer an ihre Grenzen stießen.

Aber auch dort gab es immer Interessantes zu sehen für unsere jüngeren Segler.

Auf Hooge konnte man sehen, dass auch routinierte Erwachsene mit dem Opti kentern können. Irgendwie kentert da scheinbar auf jeden Fall der, der eine automatische Schwimmweste trägt. Bemerkenswert ist, dass die Träger sich dann meistens im Wasser fühlten wie von einer Anakonda gewürgt und sich aus dem Griff dieser »Schlange« selbst nur mühsam befreien – und ihr Boot nicht allein wieder aufrichten konnten.

Das gelang den geübten Kindern viel besser, wenn es sie erwischte.

Es war ermutigend für mich, wie Dennis Elsholz (das dritte Mal in Folge inoffizieller Deutscher Meister – generationenübergreifend) und Torge Erichsen mit den Verhältnissen klar kamen.

In Dithmarschen hatten wir es ungleich schwerer. Die Organisatoren erklärten uns gleich zu Anfang, dass wir natürlich keinen Kreismeister stellen könnten, weil wir ja Nordfriesen sind. Das war es aber nicht, was die meisten unserer Segler abgehal-

ten hat, daran teilzunehmen ... Es war soviel Wind, dass einige unserer Segelkameraden uns für verrückt erklärten, dass wir überhaupt nach Meldorf fuhren.

Wir konnten uns bei den Dithmarschern das Jollensegeln abgucken und Sören Reinholt hat womöglich seine letzte offizielle Opti-Regatta gesegelt und als einziger Husumer Segler am Sonnabend im ersten Lauf die Dithmarscher gleich mit einem ersten Platz geschockt. Diese Form konnte er dann aber im »Feindesland« bei sehr garstigem Wetter nicht konservieren. Für die Zuschauer ist die DomRegatta immer wieder interessant: Es gab bisher bei den Septemberveranstaltungen immer reichlich Wind und man steht auf dem Schlenkel mitten im Hafenbecken mehr im als auf dem Wasser und spätestens nachdem der 420er oder Laser oder Teeny in 30 cm Abstand am Steg vorbei sausten, hatte man als Zuschauer nasse Füße.

Sehr gefreut hat mich die Entwicklung bei unseren Nachwuchs-Optiseglern: die deutlich sichtbare Steigerung vom Frühjahrsausflug nach Schwabstedt bis zum Kinderabsegeln im Herbst. Friederike und Gyde wollten nicht mal eine Pause einlegen, weil sie den unverfälschten Wind vor der Schleuse genossen. Das Kreuzen gelang Lasse und Femke auch immer besser und öfter werde ich am Wochenende gefragt, ob wir nicht eine Extra-Trainingseinheit einlegen können. Soviel Elan motiviert natürlich den Jugendwart.

Auch unsere jungen »SPOSS-Inhaber« Gerret und Carsten zeigten mit

ihrem Zugvogel bei 4 Beaufort beim Kinderabsegeln, dass sie die Jolle beherrschen und machen mir Mut fürs nächste Jahr .... nächstes Jahr in Meldorf!!!

Diese Saison möchten wir gar nicht enden lassen – so waren wir auch am 15.11. noch mit 3 Optis im Hafen unterwegs. Böse Zungen würden es dem

Klima-Wandel zuschreiben – ich sage: es liegt an der Motivation. Außerdem musste natürlich das frisch angeschaffte Outfit von der Bootsausstellung getestet werden.

Ich hoffe also, dass der Winter nicht so lang und kalt wird und wir schon bald in eine neue ereignisreiche Segelsaison starten. †

## „Klar Schiff“

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

Umfangreiches Sortiment

» an **Niro-Schrauben** «

Nutzen Sie unsere Erfahrung zu Ihrem Vorteil

Öffnungszeiten: 7.30 bis 12.00 Uhr + 13.00 bis 17.00 Uhr



**HUSUMER**

**KUNSTSTOFFTECHNIK**

Polyester-Verarbeitung und -verkauf

Rolf Stöhrmann · Liebigstraße 11-13 · 25813 Husum

Telefon 04841/73550 · Fax-Nr. 74885

## Octopus, Mömeli und ich in der Nordsee unterwegs

oder: Was sicher nicht in Seehandbüchern, Seglerreportagen oder im Skipperhandbuch steht.

### Lebenszeichen Nr. 1

Heute ist Freitag, der 12. Juni, glaube ich, lebe recht zeitlos, doch ganz geht es nicht, denn die Tide (Flut / Ebbe) will beachtet werden. Natürlich nicht, wenn ich in einem Hafen liege und einfach im wahrsten Sinne des Wortes liege, denn je nach Hafentiefe setzt sich meine Octopus zweimal im Tag auf den Schlick.

Es ist viel geschehen, seit ich mit Jeanine am 28. Mai in Arbon losgefahren bin, »schwer« beladen mit dem selbst gebauten Dingy »Mömeli« hinten im Mietauto. Das Ziel war Husum an der nordwestlichen Nordsee. Gleich am Freitagabend wurden meine Octopus, das Mömeli und auch das »neue« Boot von Hardy (das ist der Vorbesitzer der Octopus) auf den Namen Felix (der Name seiner verstorbenen geliebten Katze) getauft. Dank dem Einfallsreichtum von Jeanine, sie war natürlich die Tauf-Elfe, war das Fest schön, gemütlich und langandauernd, die Mitglieder des Husumer Seglervereins sind sehr herzlich und offen.

Eine Pütz (ich erwähne nicht, was drin war) werfe ich plötzlich instinktiv über Bord, natürlich befestigt an einer Leine (braucht man ja zum Spülen).

Sie diene als Rettungsanker/Ring für Jeanine, die schon im Wasser war und von der starken Strömung abgetrieben wurde.

Huch, das war knapp und unvernünftig von mir. Mir war die Gefahr bewusst, hab sie auch erwähnt, aber

eben nur erwähnt und nicht Vorkehrungen getroffen, wie zum Beispiel einen Fender an einer langen Leine rauswerfen, vor dem Schwimmen gehen. Das war ein kleines Intemezzo auf unserer ersten Ausfahrt zum »Porrenrönnel« am Samstag nach der Taufe, z.T. auch nur unter Segeln.

Es war schön ruhig und die Natur einfach einmalig, außer dem Wind stört niemand die Idylle.

Leider musste Jeanine am Sonntag zurück in die Schweiz (einer muss ja arbeiten), aber es war schön, Dich wenigstens die paar Tage hier zu haben.

Wind, da gibt es hier genug, sogar oft im Übermaß, wie jetzt am Freitag, dem 12. Juni, wo ich den 2. Tag im Hafen Wyk bin und obschon gut geschützt, vom Nordwestwind von dem Deich, die Octopus von den Sturmböen immer wieder gerüttelt wird. Am Mittwoch, den 10.6., die Überfahrt von Pellworm hier nach Wyk, bewältigte die Octopus ohne Probleme, obschon es stürmisch war und recht hohe Wellen oft gegenan kamen. Der Skipper hatte mehr Mühe, fand ab und zu die Pricken nicht, obschon sie nicht weit an Steuerbord steckten (hätte sie an Backbord passieren müssen). Doch zu seiner Entlastung sei gesagt, dass fast dauernd der Scheibenwischer im Steuerhaus auf Volldampf lief, so viel und so oft kam Gischt über das ganze Böttli geschossen. Doch den Weg zwischen den Inseln über das Rummelloch fanden Octopus und der Skipper »ohne« Probleme und wir hatten immer mehr als einen Meter Wasser unter dem Kiel.

Föhr ist eine recht große und grüne Insel mit viel Tourismus, aber viel gemütlicher und moderater als Sylt. Habe heute, Freitagmorgen, gemütlich über eine Stunde das Hafenkonzert genossen und anschließend mit dem Bus ein Inselrundfahrt gemacht. Solche Rundfahrten sind wirklich sehr informativ, da der Fahrer meist ein einheimischer mit viel Wissen und oft viel Humor ist.

Gestern war auch noch Waschtag, das ist eine recht gemütliche Sache, Wäsche rein in die Maschine und einschalten, im Hafencafé (ist im gleichen Gebäude) ein Bier trinken und eine Stunde lesen, mit Gästen sprechen, eine rauchen, die Maschine ist noch am Auswinden, Wäsche rein in den Wäschetrockner, noch ein Bier, zwischendurch einkaufen gehen, und schon ist die Wäsche wieder wie neu.

Eine Aufgabe hatte ich noch zu erledigen. Bei der Überfahrt nach Wyk und dem anschließenden Dauerregen am Donnerstag war die Octopus nicht ganz dicht von oben. Egal, wie es von außen aussieht. Mein Ziel ist es, ein rundum dichtes Böttli zu haben. Also Dichtungsmasse her und alle Stellen/Fugen/Schrauben abdichten. Ist wie beim Poker, weiß erst in der nächsten Spielrunde (wenn es wieder regnet oder die Gischt über das Böttli spritzt), ob ich gewonnen habe. Das Stoffverdeck hinter dem massiven Steuerstand habe ich noch auf der Insel Pellworm auf unkonventionelle Art dicht gekriegt. Zwei Lagen Kunststofffarbe (eigentlich für Betonböden gedacht) auf den Stoff und schon ist es dicht, eine wahre Freude, jetzt im Regen da zu sitzen. Wird schon halten, und sonst habe ich noch ein wenig Farbe übrig.

Die Menschen hier im Norden sind sehr offen und herzlich, das konnte ich

bereits nach dem Kauf der Octopus im letzten Herbst erleben. Sowohl Voreigner wie auch der Vor-Voreigner und viele des Husumer Seglervereins begleiteten mich bei den Um- und Ausbauarbeit an der Octopus. Ich erhielt Werkzeuge, Maschinen, Rat, Kuchen, Kaffee, Bier, Kümmel und vieles mehr.

Inzwischen ist die Octopus zu einem komfortablen und gemütlichen »Fahrtenschiff-li« ausgebaut. Warmwasser, Heizung, viele »Schabs« und Ablagen nutzen fast jeden freien Raum aus. So können Bücher, CD, Flaschen, Geschirr, Lebensmittel, Kleider und Werkzeug sauber verstaut werden, sogar fast alles »seesicher«.

Vieles habe ich in meiner ersten Ferienwoche noch fertiggestellt, wobei Ruedi mir ein paar Wochen vorher sehr, sehr viel geholfen hat.

Ja Ruedi, die Davits hält (auch bei 2 Meter Wellen), das Einstiegsbrett am Bug ist komfortabel und das Weingestell ist gefüllt. Nur die Kojenverlängerung wird nicht gebraucht, da Du nicht hier bist.

Es gibt noch einiges zu basteln, aber das ist auf einem Boot so, es ist ja auch ein Teil der Freude, dies aber nur, wenn man auch mal wegsehen und auf Fahrt gehen kann.

Wenn ich schon bei den »Danksagungen« bin, Hardy und Bernd sind einmalig goldige Kerle, ohne sie wäre ich nicht da, wo ich jetzt bin, nämlich auf Föhr und morgen auf der Insel Amrum.

Ja, da fehlt noch ein Stück in den letzten Wochen, meine erste längere Einhandfahrt in der Nordsee zur Insel Pellworm. Ich glaube, am Samstag, den 6. Januar, bin ich die ca. 20 sm von Husum nach Pellworm gefahren. Eigentlich immer unter Motor, wobei die Segel fast immer gesetzt waren und mithalfen zu schieben.



*Schlüpersiel an der Eider*

Wie schon erwähnt, alles ist gezeitenabhängig, und ich musste, sobald die Octopus genug Wasser unter dem Kiel hatte, los von Husum und möglichst nicht später als 2 Stunden nach Hochwasser in Pellworm einlaufen, da die Bootsplätze und die ganze Einfahrtsrinne trocken fallen. Mit dem letzten Schluck Wasser unter dem Kiel bin ich glücklich und wohlbehalten noch ein wenig über den Schlick in den Hafensplatz gerutscht, wobei zwei starke Männer die Octopus noch an einer Leine rauf gezogen haben.

Wetterbedingt blieb ich 3 oder 4 Tage in Pellworm und vertrieb mir die Zeit mit »Sein«, einer sehr interessanten Inselrundfahrt, dem Schiffahrtsmuseum, Spazieren und einem süffigen Abend im Hafensbeitzli am Tisch der Einheimischen, welche am Kno-

beln waren. Den Einbau des gebrauchten Autopiloten habe ich auch noch an einem Regenabend erledigt, ist aber nicht brauchbar, da ich es nicht fertig bringe, den Schrittmotor (oder was immer das ist) umzupolen, damit er, weil die Einbaurichtung verkehrt ist, seine Drehrichtung ändert.

So, nun habe ich viel ausgelassen und oft dazugedichtet, morgen früh, Leinen los und auf mit dem Strom nach Amrum. Es steht zwar Wind gegen Strom und der Wind wird arg blasen (6-8), aber der Hafen liegt gut geschützt an der Ostseite.

Wie und wann es weitergeht, bestimmt das Wetter und die Tide, eigentlich möchte ich am Sonntag in einen großen Schlag nach Tönning segeln. Am liebsten außen rum entlang der Sände. Mal sehen .....

## *Lebenszeichen Nr. 2*

Sitze mit einer noch halb vollen (positiv denken) Tasse Kaffee und einem ganz vollen Weinglas im »Salon« meiner Octopus. »Tortollini all Pesto« mit viel Parmesankäse sind am Verdauen, Backschaft ist erledigt, das Geschirr trocknet von alleine. Die Sonne ist untergegangen, ist ja auch schon fast 22 Uhr!

Ach ja, heute ist bereits Sonntag, der 21. Juni und ich, bzw. Octopus schwimmt im elitären Hafen von Cuxhaven.

Gestern sind wir angekommen nach ca. 8 Stunden Schaukelfahrt über die Nordsee, gestartet um 12 Uhr Mittags in Schlüpersiel an der Eider.

Es war eine gute Fahrt, die Sonne hat meistens gewärmt, und der Skipper ist nicht seekrank geworden. Doch irgendwie spannend war es schon, die ca. 3 m Wellenhöhe der Dünung. Der Wind auf der Strecke war moderat, so ca. 4-5 Beaufort, doch im Norden zogen mehrere Fronten durch (natürlich nicht bei mir, bin ja ein »Glückskind«), welche die aktuelle Welle so auf 1-2 Meter hochschaukelte.

Die Octopus hatte keine große Mühe damit, nur der Skipper, der vergaß ab und zu, nach hinten zu schauen und schwups, spritzte eine sich brechende Welle von hinten das Mömeli voll. Das hat ganz schön gerummst und der Skipper hat anschliessend die Wellenbilder wieder öfter beachtet. Gefahren sind wir mit dem Vorsegel draußen und dem Motor, denn ohne ausreichende Geschwindigkeit war den Wellen nicht beizukommen.

Beim Erreichen der Elbmündung mussten wir dann ein wenig trödeln, da es sinnlos ist, gegen den Strom anzukämpfen und wir wieder einmal zu

früh waren (soviel zur Genauigkeit der Streckenberechnung). Also Großsegel rauf, Motor fast im Leerlauf und mit 2 Knoten 1,5 Stunden gemütlich die großen Schiffe bestaunen, welche die Elbe rauf und runter düsen.

Nanu, genau in dem Moment, wo ich das Elbefahrwasser überqueren will, schwarzer Bildschirm auf meinem Kartenplotter (ja, so was Modernes gibt es auf der Octopus), aber na ja, die Seekarten liegen ja bereit und ich weiß, wo ich bin, also keine Panik und mit Vollgas die 800 m quer durch. Liegt jetzt dieses Schiff da rechts an Steuerbord vor Anker oder fährt es auf mich zu? Als ich fast auf der anderen Seite bin, weiß ich es, es kommt mit schäumender Bugwelle auf dem Tonnenstrich, Gas weg, im Leerlauf warten, bis der Dampfer mich passiert hat.

Zur Einfahrt in den Hafen habe ich den Kartenplotter, der aus Mangel an Batteriestrom nicht mehr funktionierte, wieder zum Laufen gebracht, indem ich den Motorlüfter (braucht eine Unmenge Strom) ausgeschaltet habe, beim Bodendeckel zum Motorraum das Buch »Nordseeküste« dazwischengeklemmt. War eine gute Investition in dieses Buch, der Inhalt ist super, und als Eingeklemmtes tat es seinen Dienst ohne Murren. Schwups, nun reichte die Restladung der Batterie für die Navigationsinstrumente.

Ja, ich weiß, nicht gerade seemännisch, aber was soll es, man muss sich zu helfen wissen.

Ja eben, ich liege nun hier im Hafen von Cuxhaven, am Steg für Yachten von 10-15 Meter, zwischen monströsen und pompösen Yachten. Die Octopus mit knapp 9 Metern will auch mal dazugehören und macht sich ganz gut, nur die Eigner der Nachbarn lächeln

ein wenig beim Anblick des Winzlings. Aber der Octopus gefällt es, schließlich kann sie den anderen Schiffen eine ganze Menge Seemannsgarn erzählen; sie fährt ja auch schon seit über 30 Jahren zur See.

Ich habe mich mal bei den Crews hier umgesehen, aber keine einzige Person gesehen, die sich die ölig verschmierten Hände am T-Shirt abwischt, natürlich ausgenommen mich. Hab mich nach einer Stadtrundfahrt mit dem Fahrrad, dem Besuch eines Flohmarktes, inkl. Bier und Kaffeetrinken (beides gleichzeitig: das eine, um wach zu werden, das andere, um den Durst zu stillen), Besichtigung des Feuerschiffes »Elbe 1« und einem kleinen »Mittagschläfchen«, in die Arbeitskleider gestürzt.

Die Ursache, dass nicht beide Batterien vom laufenden Motor geladen werden, fand ich rasch. Ich hatte vergessen, die beiden Minuspole der Batterien miteinander zu verbinden (bitte nicht weiter erzählen, ist mir ja so was von peinlich). Anschließend wurde noch der Autopilot ausgebaut (funktionierte nicht richtig), der Motorenlüfter mit dem Zündschloss vom Motor verbunden (damit der Lüfter von der Starterbatterie versorgt wird), das alte GPS-Gerät und der Karteplotter an separate Schalter verdrahtet (Stromsparen), der Fehler in der Antennenanlage gesucht (die Sendeleistung und auch der Empfang waren kläglich), gefunden und repariert (oxidierte Massenverbindung im Antennensplitter).

Am Morgen habe ich noch einer Seglercrew Strömungskarten und Tidenkalender der Nordsee kopiert; toll, was so eine Octopus alles dabei hat. Habe meinen Drucker/Kopierer gestern auch selber gebraucht, um eine Vorlage des Schiffssicherheitsschreibens auszudrucken (das ist ja das Papier,

welches vom Schweizer Seeschiffahrtsamt verlangt wird, damit die mir eine Registrierung erteilen, die ich wiederum brauche, um eine Funkgeräteregistrierung zu erhalten, was ich wiederum brauche, um überhaupt hier mit den Sperrwerken kommunizieren zu können, was wiederum ..... ach lassen wir das, dies ist eine typisch schweizerische, eigene Geschichte).

Damit sind wir drei fast startklar, um Montag weiter nach Friedrichskoog zu fahren.

Dazu später mehr.

In Schlüpersiel bin ich am Dienstag, den 16.6., um 20:00 Uhr angekommen, nachdem ich die Insel Pellworm um 9 Uhr verlassen habe. Obschon man mir geraten hat, nicht zu fahren, ich wusste es besser und bin losgetuckert, denn weit in der Ferne im Westen sah ich blauen Himmel. Nein, Spaß bei Seite, ich habe wirklich vor der Abfahrt den Wetterbericht und alle Wetterkarten studiert. Auf dieser Fahrt von ca. 40 sm konnte ich 2/3 der Strecke mit rauhem Wind, den Strom von hinten, das wahre Segeln genießen, einfach »supik« war es!

Auch hier war ich wieder zu früh, um 1 Stunde vor Hochwasser in den Hafen von Schlüpersiel zu gelangen. Da half auch eine kleine Grundberührung und Festsitzen nicht, denn nach ca. 15 Minuten hatte ich wieder genug Wasser unter dem Kiel, um ca. 4 sm vor dem Eidersperrwerk den Anker rauszuwerfen. Kaffeekochen und Lesen war angesagt.

Beim Ankern sieht man die unheimliche Strömung von Ebbe und Flut sehr deutlich, die Stromgeschwindigkeit ist meist ca. 2-3 sm/Stunde, das sind 3-5 km/h, ruckelte die Octopus mal am Anker, so konnte ich die Kette nicht aus eigener Kraft halten und musste sie sofort »einpicken«.

Nach 1,5 Stunden ging es weiter zum Sperrwerk. Schon beim Warten vor der Schleuse merkte ich, dass mir die Übung fehlt, einhand mit möglichst nur einer Leine (hab ja nicht x Hände verfügbar) die Octopus stabil an den Dalben zu legen. Das Mömeli kratzte ab und zu ein wenig an der Mole. In der Schleuse selber hat es anschließend mit etwas an der Mauer Abdrücken hingehauen, aber einige Tage später beim Verlassen der Eider (obschon ich mir in der Nacht vorher neue Strategien ausgedacht/erträumt habe, um einhand einfach perfekt den Schleusendurchgang zu überstehen), stand die Octopus quer in der Schleuse. Die Strategie hat nicht hingehauen, ja, das muss der Skipper noch ein wenig üben oder in die Physiknachhilfe gehen. Auch hier, was soll es, der Schleusenwärter kann am Stammtisch wieder etwas über die schweizerische Hochseeschiffahrt erzählen ... und die zusehenden Touristen erleben ein einmaliges Schauspiel.

Der Hafen von Schlüpersiel, ist nur durch eine abenteuerliche, ganz schmale Einfahrt (abzweigend vom Eiderstrom) zu erreichen. Der Seglerclub hat aber selber mit Farbkanistern und Pricken das schmale Fahrwasser sehr gut gekennzeichnet; wenn man diesen Markierungen »blind« folgt – an einer Stelle ist das Ufer nur 2 Meter entfernt - so klappt es.

Nur einige kleine Boote der wenigen Clubmitglieder liegen am Schwimmsteg; ich kann mir aussuchen, wo ich anlegen will. Alles ist da und nicht abgeschlossen, eine Clubhütte mit Ballsaal, WC, Dusche, Strom, Wasser am Steg, eine Küche, Werkbank und nicht zuletzt ein Kühlschrank voller Bierflaschen zu 1 Euro das Stück.

Jochen (er ist 68 Jahre alt und sorgt auf dem Gelände für die Unterhaltsarbeiten) traf ich in der Werkstatt, er zeigte mir alles und stand mir auch in den folgenden Tagen, wo es mich auf Schlüpersiel eingeweht hat, oft hilfreich zur Seite. Nach und nach lernte ich einige Leute des Seglerclubs kennen - und auch ihre Sorgen um neue Mitglieder und Finanzen. Ist doch eigentlich krass; da ist ein schöner Hafen halb leer und anderswo gibt es ellenlange Wartelisten für einen Hafenplatz. Zudem, die Gebühren hier sind ja so was von tief. Ich wünsche von ganzem Herzen, dass dieser Seglerclub eine Lösung für seine finanziellen Sorgen findet; wäre einfach schade, wenn die Hafenanlagen vom Naturschutz übernommen würden.

Wenn ich in ein paar Jahren mein großes Böötle für die Weltmeere kaufe und sein Tiefgang nicht mehr als 1.2 Meter ist, könnte ich da sicher einen günstigen Liegeplatz erhalten, mal sehen.

### *Ja, was war vor Schlüpersiel?*

Über Wyk habe ich schon berichtet. Die Fahrt von Wyk nach Amrum war problemlos und kurz. Wenig motoren, viel segeln.

Auf Amrum machten wir die Leinen im »Bojenlegerhafen« fest, ich glaube es war Samstag, der 13.6.. Ebenfalls ein sehr schmucker kleiner und ruhiger Hafen mit guter Infrastruktur und einem netten Hafenbeizli des Seglerclubs. Mein Stegnachbar, ein Einhandsegler aus der Umgebung von Bremerhaven, gab mir den Hinweis, doch auf meiner Tour auch den kleinen versteckten Hafen in Schlüpersiel zu besuchen. Die Welt ist ja so klein, am Mittwoch-

abend, wo ich in Schlüpersiel war, fährt dieser Einhandsegler und sein Kollege ebenfalls nach einem Abstecher auf die Insel Sylt in Schlüpersiel ein.

Amrum ist eine sehr schöne Insel, mit großen weiten Sandstränden und nicht allzuviel Tourismus. Ich bin hier gemütlich am Strand entlang geschlendert, habe eine »Tote Tante« getrunken und sonst eigentlich nicht viel mehr gemacht als »nur« zu sein.

Am Montagmorgen (15.6.) ging es wieder in umgekehrter Richtung durch das Rummelloch nach Pellworm zurück, quasi als Voretappe, um anschließend in den Süden weiterzufahren. Mit dem letzten Schluck Wasser bin ich in Pellworm nur noch halb in die Box gekommen. Nun ja, vom Bug zur Hafentreppe waren 3 Meter, springen geht nicht, wie komme ich nun an Land ohne 8-12 Stunden zu warten, bis wieder genug Wasser da ist? Mit meinem Dingy Mömeli und meiner Alu-Leiter, die ich immer dabei habe (kein anderes Boot habe ich mit einer Leiter gesehen), baute ich eine Landungsbrücke, die Armeewäre stolz gewesen auf meine Konstruktion. Die Pellwormer werden sich denken »die spinnen, die Schweizer«. Nun ja, so konnte ich gemütlich an Land spazieren und mich mit Hardy treffen; ist doch ok, oder?

Am nächsten Morgen, kurz einkaufen, im Internet das Wetter kontrollieren und ab ging es in einen wunderbaren Segeltag, Richtung Eider / Schlüpersiel.

Noch verbleiben 1,5 Wochen bis zu meinem Rückflug, das nächste Ziel morgen früh ist »Friedrichskoog«, ein kleiner, übers Wattenhoch erreichbarer Hafen an der nördlichen Elbemündung, ca. 20sm Fahrweg. Hoffentlich stimmt meine Rechnerei, die

Zufahrt und der Hafen fallen trocken, bei Niedrigwasser.

*Cuxhaven, 22. Juni 2009  
Octopus, Mömeli und Rene*

### *Lebenszeichen 3*

Von »Friedrichskoog« bin ich am Mittwoch, den 24.6., um 14:00 losgefahren, trotz etwas wenig Wind war es eine schöne Überfahrt von ca. 40 sm. Zuerst übers Watt den Pricken entlang zur Ölplattform »Mittelplatte« und am Tonnenstrich des nördlichen Elbefahrwassers entlang, Richtung Helgoland über die offene See. Noch im Elbefahrwasser habe ich unter Segel mit einem Fischer, der auf Parallelkurs (nicht ganz, denn ich wollte doch unbedingt etwas höher an den Wind) war, ein Wettrennen gemacht. Habe gewonnen, Motor an, 1800 Touren und weiträumig vor ihm durch. Hatte zwar anschließend immer noch das Gefühl, verfolgt zu werden, aber irgendwann musste er ja die hoffentlich vollen Krabbennetze aufholen. Spannend auch, das Erwarten von »Land in Sicht«, denn nach einigen Stunden war nur noch die See um uns, fast hinter dem Horizont sah man zwei Segel, aber sonst einfach nichts. Endlos, aber doch nicht eintönig erschien mir die Zeit nach dem Sichten des Leuchtturmes auf Helgoland bis zum Erreichen des Hafens. Nach ca. 8 Stunden passiere ich die Einfahrt in den Vorhafen, die Segel habe ich vor dem Hafen bereits geborgen. Jetzt überlasse ich die Octopus für einen Moment sich selber (dampft im Leerlauf rückwärts gegen den Wind) und bereite Fender und Leinen vor. Bernd, der übrigens via Webcam einige Bilder von meiner Helgoländer-Einfahrt gespeichert hat, machte mich ja darauf aufmerksam,

dass der Hafen immer voll sei und die Yachten im Päckchen am Steg liegen und da muss ich genügend Polstermaterial draußen haben. Nach der Einfahrt in den wirklichen Yachthafen, erblicke ich ein Schild »Platz 6-7 Yachten unter 8 Meter« und da liegt nur ein kleines Böttli, also nichts wie hin an diesen Stegplatz, meine Octopus hat ja eine Länge von 8.5 Meter, abzüglich meinem Dingi von ca. 80 cm, ergibt ja weniger als 8 Meter (ich weiß, im Rechnen war ich no nie so gut) und schon liege ich gemütlich am Steg. Auf dem Weg zum Hafenmeister überschlage ich meine Berechnung nochmals und komme zum Schluss, dass ich mir etwas einfallen lassen muss. Der Hafenmeister war nicht da, im Schiffsregister, trage ich mich mit 7.99 Meter ein, schreibe aber noch einen Zettel für den Hafenmeister und lege diesen in den Briefkasten »Mittelteilungen an den Hafenmeister«.

*Sehr geehrter Hafenmeister!  
Mein Böttli, die Octopus, ist natürlich inklusive Dingi länger als 8 Meter.  
Wenn Sie es wünschen, lege ich das Dingi auf Deck. Die Davits kann ich einklappen.  
Mit freundlichen Grüßen  
Rene Berchten*

Am nächsten Morgen, ich entrichte beim Hafenmeister meinen Obolus für die 2 Tage, die ich plane, auf Helgoland zu verbringen, kein Wort über mein »Briefli« oder die doch offensichtliche Überlänge. Er berechnet mir sogar nur einen Tag. Huch, bin ich froh, denn es ist gemütlich, an Land zu gehen ohne über »1000« Yachten zu klettern.

Um es vorweg zu nehmen, als ich am 2. Tag wieder im Hafentempel erscheine, wegen zuviel Wind, will ich noch einen Tag länger bleiben, meint

der Hafenmeister schmunzelnd »Habe Ihre Notiz erst heute gesehen, ist aber schon ok so« und ein kurzes Gespräch über die Schweiz und das große Schmugglerschiff (wäre ein ganz klein wenig kleiner mein Traumschiff für später) im Hafen entwickelte sich.

Helgoland ist klein aber schön, bin gemütlich über die Klippen beim Leuchtturm zu den Vogelfelsen, runter zum Sandstrand und der Quaimauer entlang um die Insel gewandert. In der »Bunten Kuh« (ein kleines Restaurant) etwas getrunken, das geschäftige Treiben im Hafen, wo die Feriengäste ankommen (sie werden in kleinen, offenen Booten von den ankernden Fährschiffen abgeholt), beobachtet. Zollfreien Bacardi und Zigaretten sowie Lebensmittel eingekauft. Mit dem Bootsnachbar, ein in Zürich arbeitender Österreicher, getratscht. Böttli anschauen, wobei das Schmugglerschiff mich immer wieder fesselte, war natürlich eine meiner Lieblingsbeschäftigungen.

Hier auf Helgoland hat der Wind nach meiner Ankunft ordentlich zugelegt, sogar hinter den hohen Hafentauern pffft es laut durch die Wanten und es bildete sich sogar Schwell im Hafen, natürlich nicht bei mir, denn ich war gleich hinter der Mauer und nicht am Hafende.

Ich beschloss, wegen des Windes, der stetig aus Nordosten wehte, mich erst am Samstag, den 27.6., über die Insel Pellworm auf die Rückfahrt nach Husum zu machen.

So habe ich ja noch etwas Zeit, um etwas über Friedrichskoog zu schreiben. Am Montag, den 22.6., um 7 Uhr 30, Leinen los im Hafen von Cuxhaven, es ist noch ein paar Minuten ablaufendes Wasser, welches mich aus der Elbe herausbringt. Da fast keine großen Schiffe auf der Elbe unterwegs

waren, querte ich das Fahrwasser gleich nach der Hafenausfahrt, setzte Segel und schipperte mit Motorunterstützung dem Tonnenstrich entlang Richtung Ölplattform »Mittelplatte«. Von weitem konnte man die Bohrinself sehen, ein reger Verkehr von Versorgungsschiffen für die Bohrinself begegnete und begleitete mich. Diese Schiffe, zum Teil recht große, kannten sich aus in den Gewässern, denn sie steuerten, obschon noch nicht Hochwasser war, einen recht direkten Kurs auf die Bohrinself zu. Ich rätselte die ganze Zeit, wie die Versorgungsschiffe mit ihrem bestimmt nicht all zu geringen Tiefgang das schaffen. Mein Weg, den markierten Wasserstraßen entlang, war sicher über eine Stunde länger, habe mich nicht getraut, ihre Abkürzung zu verfolgen.

Nach der »Mittelplatte« führte mich die Wasserschutzpolizei (WAPO) den Prickenweg entlang, wobei hier einmal angemerkt werden soll, die Pricken auf dem elektronischen Kartenplotter entsprachen überhaupt nicht der Realität, der tatsächlich vorhandene Weg führte um »7 Ecken« nach Friedrichskoog.

Die Ampeln des Sperrwerkes waren auf grün, der Saugbagger davor krümelte sich auf die Seite und schon war ich im wirklich schönen Hafenbecken von Friedrichskoog, steuerte auf den einzigen kleinen Schwimmsteg vor dem Klubhaus zu, Leinen fest und Motor aus, wieder einmal angekommen.

Um mich, wie es sich für einen Schweizer gehört, möglichst rasch beim Hafenmeister anzumelden, nehme ich das Clubhaus unter die Lupe, doch nirgends ein Hinweis für Gastlieger, also suche ich so etwas wie ein Hafenamt, finde es auch auf der anderen Hafenseite. Es ist geschlossen und

kein Hinweis, wie die Öffnungszeiten sind. Also rufe ich den Präsidenten des Segler-Clubs an und hinterlasse auf der Combox, dass ich gerne Liegegebühren zahlen würde, doch es erfolgte nie ein Rückruf. Schlussendlich finde ich eine Person, welche in der Nähe meines Schiffes Holzpfähle mit so etwas wie Öl bepinselt. Wir unterhalten uns über die Jugendarbeit im Seglerverein, die Schweiz, ..... und schlussendlich riskiere ich die Frage »Kann man sich hier irgendwo als Gastlieger anmelden?«. »Na klar!«, ist seine Antwort. Im Restaurant bei der Robbenstation könne ich mich eintragen.

Was ich anschließend auch prompt erledige. Ich staune nicht schlecht, als ich mich in das Buch eintrage und in diesem Jahr erst der zweite Besucher bin; und man glaubt es fast nicht, es gibt keine Liegegebühren, sondern nur eine Eintragungsspalte mit dem Titel »Spende«. Man drückt mir nach Ablieferung der Spende einen Schlüsselbund in die Hand, mit Schlüsseln zu Clubhaus, Elektrokasten und Wasser, ohne Depot zu hinterlassen wohlgebet. Im wirklich sauberen und fast luxuriös anmutenden WC-/Duschraum ist alles vorhanden, sogar Duschmittel, Aftershave, ..... .

Während meinen zwei Tagen Aufenthalt in Friedrichskoog besuchte ich auch die eindrückliche Robbenstation und wanderte / fuhr mit dem Fahrrad auf der Düne an den westlichsten Punkt der Küste. Es herrschte ordentlicher Gegenwind, und so bestellte ich, dort angekommen, ein Bier (für den Durst) und einen Kaffee (zum Wachbleiben) und bemerkte beim ersten Schluck, dass die Geldebörse auf der Octopus geblieben war. Zechprellerei ist nicht meine Sache, also orientiere ich den Gastwirt über mein Missgeschick und bin froh, dass ich beide Ge-

tränke in Ruhe fertig trinken darf. Nun, kein Problem, mit dem Fahrrad und dem Wind im Rücken (so dachte ich, aber irgendwie weht es immer von vorne) 10km zurück zum Hafen, anschließend mit Geld in der Tasche wieder gegen den Wind zurück, um meine Schulden zu bezahlen, wo sich noch ein längeres Gespräch zwischen dem Gastwirt und mir entwickelte. Hat sich aber ausgezahlt, denn zur Belohnung für mein ungeplantes Fitnesstraining genehmigte ich mir ein Schollenfilet mit Bratkartoffeln, mhh, lecker.

So, nun ist Mittwoch, der 24.6., 14Uhr, 1 Stunde vor Hochwasser, ich werfe die Leinen los und auf geht's nach Helgoland. Ach das habe ich ja schon beschrieben.

Ja, und eben von Helgoland ging's dann am Samstag, den 27.6., langsam wieder Richtung Heimathafen, doch zuerst ist noch ein Zwischenhalt auf Pellworm eingeplant. Da der Wind immer noch stetig und stark genau gegenan bläst, fahre ich nur unter Motor bis zur Hever-Mündung. Die Wellen sind moderat und kommen etwas mehr aus Ost; so ist die Fahrt recht angenehm. Doch als ich das Gatt passiere, die Segel draußen sind und ich versuche, hart am Wind zu »Motorsegeln«, kommen die Wellen oft von allen Seiten (so habe ich wenigstens das Gefühl), es ist ruppig und ganz besonders die letzten Meilen, wo ich mehrmals über untiefe Stellen fahre, sind sehr anstrengend zu steuern, damit das Boot nicht vom Wellenkamm hinunterklatscht. Ich bin froh, nach knapp 8 Stunden endlich in den Hafen von Pellworm einzufahren. Doch hier kommt eine neue Herausforderung. Bei Nordost-Wind ist dieser Hafen nicht sehr gut geschützt, es wellt ordentlich, und das Anlegen quer zum Wind... huh, ich habe ja nur zwei

Hände, wird es gelingen? Ich suche mir eine Box aus, wo in Lee kein Schiff liegt und zudem noch in der Box ein Mitteldalben ist, damit ich reinfahren und mich schön an diesem Mitteldalben anlehnen kann, bis die Heckleinen befestigt sind. Doch man gestikuliert, ich soll in eine andere Box genau zwischen zwei Boote fahren. Was ich dann (bin ja ein folgsamer Mensch) auch mache, ca. 6 Leute helfen mir dann, dass es keinen Landschaden / Bootsschaden gibt. Zum Glück muss man diese Leute nicht entlohnen, ich wäre ja nach dem zweiten Hafen bankrott.

Erst jetzt realisiere ich, dass ich genau auf diesem Platz auch bei meinen vorherigen Pellworm-Besuchen gelegen habe, es ist schön, wie die Pellwormer Traditionen pflegen und mich wieder auf »mein Plätzli« gelotst haben, schließlich hat die Octopus im Schlick schon ihre Formen hinterlassen.

Am nächsten Tag, es ist Sonntag, geht es nun endgültig zurück in den Heimathafen. Ich möchte mit einem Kollegen des HSrV, welcher auch zurück nach Husum geht, fahren. Denn ich kenne die Abkürzung über das »Dwarsloch« noch nicht genau. Wir beschließen loszufahren, sobald genug Wasser unter dem Kiel ist. Gesagt, getan, um ca. 15:00 ist es soweit. Die Octopus ist bereit, alle Seeventile sind zu, der Ölstand ist kontrolliert, genügend Diesel im Tank, die Fender sind verstaut, und nur noch 2 Luvleinen halten die Octopus.

Doch beim Drehen des Zündschlüssels passiert überhaupt nichts. »Scheibenkleister« !

Ich finde den Fehler (oxidierter Kontakt), doch wie beheben? Mit dem Schraubenzieher das Relais des Anlagers kurzschließen und schon läuft der Zweizylinder-Diesel.

Der Kollege ist schon aus dem Hafen raus, aber noch in Sichtweite.

Ich habe das Ablegemanöver mit Seitenwind, einhand, im Kopf ganz klar geplant. Also endlich, Heckleine fest, Vorwärtsgang rein und Gas geben, bis die Bugleine locker ist. Nun weg mit der Bugleine. Heckleine vom Poller lösen und mit der Hand sichern, mit der anderen Hand Rückwärtsgang rein, Ruder gerade stellen und sobald das Heck durch die Dalben ist, die Heckleine loslassen und durch den Ring am Dalben ziehen.

Alles klappt wie geplant, nur dass sich das Ende der Leine im Ring am Dalben festklemmt.

Also da ist die Octopus, die fährt schön gemächlich rückwärts, da ist der Skipper, der hält eine Leine fest, und die Leine wiederum hängt am Dalben fest. Nun, schlussendlich habe ich das Tauziehen mit der Octopus gewonnen und die Octopus quer zu den Boxendalben gelegt (bei dieser Sportart legt man den Gegner nicht auf den Rücken, sonst werden beide etwas nass).

Huch, ich schwitze!

Wieso müssen immer nur mir solche Sachen passieren?

In den vielen Segelbüchern, die ich gelesen habe, läuft immer alles glatt!

Nun, inzwischen ist der Kollege außer Sichtweite. Habe ihn zwar später noch gesichtet, aber das mit der »Dwarsloch-Abkürzung«-Kennenlernen war gegessen.

Auf der Fahrt nach Husum zurück versuchte ich, die Octopus sehr sehr hart am Wind zu segeln (mit Motorunterstützung); da der Wind praktisch wieder gegenan war, nützte ich jede Biegung des Heverfahrwasser voll aus und fuhr quasi nach Tiefenmesser, bis es ratsam war, den Kurs zu ändern und eine Wende zu fahren.

Glücklich, aber doch etwas wehmütig, erreiche ich »meine« Box beim Husumer Segler-Verein. Der Motor stellt beim Anlegen von selber ab. So, als wolle er mir sagen: »Skipper, nun ist genug, es war schön mit dir, aber in den letzten 3 Wochen sind wir soviel unterwegs gewesen wie seit Jahren nicht mehr, lass mich nun ausruhen«.

Ja, dazu hat die Octopus nun auch genügend Zeit, denn es geht erst wieder Ende September für ca. 5 Wochen weiter.

Möchte gerne wissen, ob mich die Octopus auch ein wenig vermisst?!

Nun, viel gibt es nicht mehr zu erzählen; am Montagabend saßen wir noch bei Bernd in seinem Restaurant/Hotel, erzählten eine Menge Seemannsgarn und sorgten dafür, dass der zollfreie Bacardi nicht alt wurde.

Am letzten Tag habe ich endlich einen Bootssachverständigen gefunden, welcher mir ein Sicherheits-Zeugnis für das Schweizerische Seeschiffahrtsamt ausstellen würde/könnte. Doch dies würde mich ca. 1800 Euro kosten. Im Verhältnis zum Kaufpreis der Octopus von 6800 Euro irgendwie nicht angemessen. Dieses Geld investiere ich lieber in die Sicherheit der Octopus. Also werde ich in Zukunft nicht mehr unter Schweizer-Flagge fahren und darf das Funkgerät nicht verwenden.

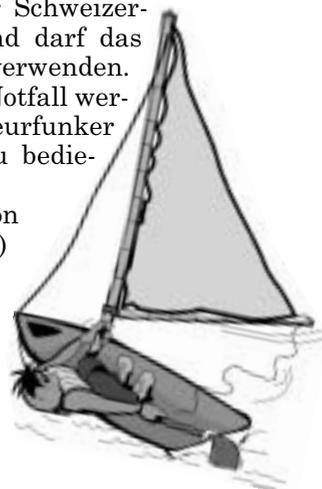
Was soll's, im Notfall werde ich als Amateurfunker wissen, wie es zu bedienen ist.

(Von der Redaktion gekürzte Fassung)

Pellworm, 28.6.

Arbon 20.7.

Rene Berchten ☙



## Hever-Regatta 2009

In diesem Jahr hat Rasmus wieder einmal sein Spiel mit unserer Traditionsregatta getrieben. Nach zuletzt stetig steigenden Teilnehmerzahlen fanden in diesem Jahr auf Grund des starken bis stürmischen Windes nur einige wenige auswärtige Yachten den Weg nach Husum.

Leider hat es auch am Regattatag sehr kräftig geblasen, so dass auch trotz Sonnenscheins viele einheimische Segler den sicheren Hafen der aufgewühlten Hever vorgezogen haben.

So kam auf einer etwas verkürzten Bahn diesmal nur ein kleines Feld zustande, dem aber eine ordentliche Mütze voll Wind nichts anhaben konnte. Insbesondere Harry Dietrichsen und seine Crew zeigten mit der »Rebell« von Hallig Hooge, dass sie

sich auch bei diesen erschwerten Bedingungen so richtig wohl fühlen und segelten auf den zweiten Platz nach der berechneten Zeit, nur geschlagen von der diesmal glänzend aufgelegten Mannschaft um Ekkehard Papke mit der »Dieksand«. Sie wurde nicht nur First Ship Home, sondern konnte sich auch den ersten Platz in ihrer Gruppe sichern.

Sieger bei den großen Cruiser/Racern wurde »Matje Floris«, eine Luffe 37 gesteuert von Thomas Stürck aus Meldorf. Sie verwies die J 109 »Bajazzo« aus Wyk / Föhr sowie die X99 »Njassa«, ebenfalls aus Meldorf auf die nachfolgenden Plätze.

Der Startpreis ging dieses Jahr an Klaus Nachtigall, der mit seiner »Tetje Wind« als erster die Startlinie überqueren konnte. ☙

Heverregatta 2009							
Platz	Bootsname	Typ	Eigner	YS	Gr	gesegelt	berechnet
1	Dicksand	Occanis 361	Ekkehard Papke	105	2	02:44:58	02:37:07
1	Rebell	Hallig One Design	Harry Dietrichsen	116	3	03:16:54	02:49:44
2	Tetje Wind	Hanseat 68	Klaus Nachtigall	108	2	03:08:49	02:54:50
3	Pegasus	Hanseat MS 35	Ingwer Meyer	108	2	03:12:33	02:58:17
4	Gyde	Hanseat 66KS	Jörg Hansen	108	2	03:36:32	03:20:30
	Pella	30cr Jollenkreuzer	Heiko Cunze	107	2		
Platz	Bootsname	Typ	Eigner	ORC	Gr	gesegelt	berechnet
1	Matje Floris	Luffe 37	Thomas Stürck	0,9077	1	193,02	175,201
2	Bajazzo	J 109	Kai Kröger	0,9628	1	186,37	179,434
3	Njassa	X 99	Thomas Eckhardt	0,9256	1	198,33	185,561

## Friesencup 2009 Ergebnisliste Wyk, Hörnum, Husum und Amrum

Platz	Bootsname	Gruppe	WYC	SYC	HSV	Amrum	Gesamt
1	Bajazzo	1	40	36	36	40	152
2	Dwarslöper(Uli)	2	38			32	70
3	Beautifieldt	1		32		38	70
4	Tjorven	2	34			30	64
5	Rebell	3	10		32	20	62
6	Rümdriewer	2	20	34			54
7	Bleifrei	1	30			22	52
8	Quo Vadis	2	18			24	42
9	Sandokan	3		40			40
10	Matje Floris	1			40		40
11	Liberty	3		38			38
12	Dieksand	2			38		38
13	Jule	3	36				36
14	Pocahontas	2		36			36
15	Tedje Wind	2			36		36
16	Fuchur	1	8			28	36
17	ElLibre	3		34			34
18	Njassa	1			34		34
19	Pegasus	2			34		34
20	Natascha	2				34	34
21	Man at work	1	32				32
22	Spirit	2		32			32
23	Gyde	2			32		32
24	Falado	2		30			30
25	Jasu	1	28				28
26	Thalassa	2	14			14	28
27	Troll	3	26				26
28	Luise	2				26	26
29	Edit a Dream	1	24				24
30	Tigriss	2	22				22
31	Faxe	2	10			12	22
32	Carpe Diem	2	10			10	20
33	Dimple	3				18	18
34	Avalon	3	16				16
35	Pella	2				16	16
36	Speedy	2	12				12
37	Silya	2	10				10
38	Swantje	2	10				10
39	Wattje	3	10				10
40	Wind	3	10				10
41	Prinzessin	3				10	10

Ekkehard Papke als Steuermann auf einem Seenotrettungskreuzer:

## »Eiswette«



Im April 2009 wurde in unserem Heimatrevier die »Eiswette«, das erste 5-Millionen-Euro-Schiff einer neuen Bauklasse, in Dienst gestellt. Im Stationshafen Strucklahnungshörn habe ich mir das technische Wunderwerk, welches auch ausgewachsenen Herbststürmen trotzen kann, mehrfach angeschaut. Aber mein geheimer Wunsch, dieses stolze Schiff fahren zu dürfen, ging erst am 30. Oktober 2009 in Erfüllung.

### Technische Daten:

Länge: 19,90 Meter  
 Breite: 5,05 Meter  
 Tiefgang: 1,30 Meter  
 Motorenleistung max.: 1675 PS  
 Geschwindigkeit: max. 22 Knoten  
 Geschwindigkeit Tochterboot: max. 30 Knoten

Das Ablegemanöver hatte ich mir nicht zugetraut, aber als der Bug bei der ersten Tonne F 15 seewärts zeigte, durfte ich den Steuerstand übernehmen. Welch ein Gefühl, sich hier oben ganz ohne Steuerrad nur mit Joystick und Gashebel in meinem Heimatrevier

zu bewegen zu dürfen, aber vorerst sozusagen zum Angewöhnen nur mit Sportbootgeschwindigkeit. Backbord 4,6 Meilen voraus lag Südfall im Sonnenlicht und so schön wie die Halligdamals aussah war auch der Wetterbericht. Vorhersage für dieses Seegebiet westliche Winde 3-4, See 0.5 Meter hoch. Was ich damals steuerbord in der Ferne sah näherte sich schnell. Wie befanden uns im schmalen Wattfahrwasser Fuhle Schlot und was uns in Kürze begegnen sollte war die Pellwormer Fähre. Weil wir uns genau zwischen den Tonnen F9 und F6 begegnen würden war es gut, dass ich mich hier auskannte. Halbe Tide, auflaufendes Wasser, an der roten Tonnenenseite war es tiefer als an der grünen, meine Eiswette hatte weniger Tiefgang als die Fähre, also schnell eine Abstimmung mit der Pellworm – wir änderten beide unsere Kurse. Die Pellworm fuhr zur roten Seite während ich zur grünen steuerte, aber weil wir uns mit beiden Schiffen genau zwischen den Fahrwassertonnen begegnen würden, nahm ich die Fahrt auf 4

Knoten zurück. Alles ging klar und nachdem die Fähre vorbei war, beschleunigte ich auf Fischkuttersgeschwindigkeit. Südfall lag jetzt quer ab, vor uns befand sich die Ansteuerungstonne Fuhle Schlot 1 und danach ging es in die breite und tiefe Nordrhever. Hier angekommen wollte ich wissen was Einsatzfahrt ist. Kurs Nord-Ost und den »Hebel auf den Tisch«. 12, 16, 20, mit Strom 24,6 Knoten Endgeschwindigkeit. Gut zu wis-

sen, wie schnell die Retter sein können, wenn man sie mal braucht. Wie kommt man zu diesem großartigen Erlebnis? Bei der Hanseboot auf dem Messestand der DGzRS. Neben dem Joystick stand ein Sammelschiffchen mit der Aufschrift »für anteilige Treibstoffkosten«. Nach dieser erlebnisreichen Fahrt hatte ich es dann auch nicht klingen, sondern rascheln lassen.

*Ekkehard Papke* †

*Erk Kruse war mit dabei:*

## *Stade – Edinburgh 2009 (Nordseewoche 2009)*

Unsere Nordseewoche begann am 29.05.2009 um ca. 04:00 Uhr morgens in Stade, dem Heimathafen der Hornet 33 mit dem Namen »Gesa« unseres Skippers Detlef Waller, dem ersten Vorsitzenden des Stader Segelvereins SVSt, auf der wir die nächsten 2 Wochen zusammen segeln wollten. »Gesa« ist ca. 30 Jahre alt aber in einem super Zustand, sie ist ca. 10m lang und segelt sich fantastisch. Platz genug für 4 Leute, von denen ja sowieso immer nur 2 zur gleichen Zeit schlafen sollten.

Also morgens mit dem ersten Wasser los nach Wedel, dort startet nämlich die erste Zubringer-Regatta zur Nordseewoche 2009 für uns. Anstrengender Auftakt der Reise, einmal von Wedel nach Cuxhaven kreuzen. In Cuxhaven trafen wir dann auch die ersten bekannten Gesichter, denn »Tante Schmidt« war auch da. So am 2ten Tag sollte es dann endlich nach Helgoland gehen, wieder mit einer Regatta, dieses Mal sind wir sogar bei strahlendem Wetter als dritter unserer Klasse in Helgoland angekommen. Da waren wir nun auf Helgoland mitten in der Nord-

seewoche. Was wirklich für Helgoland ein Erlebnis ist, das ich nur jedem empfehlen kann. Sonntag haben wir auf die »Helgoländer Acht« verzichtet und einen Ruhetag eingelegt, wir hatten uns ja noch ein paar Tage auf dem Wasser vorgenommen, also wollten wir am Start unseres Urlaubs es noch nicht gleich übertreiben. Montagnachmittag war es dann soweit, nach dem alle teilnehmenden Schiffe ihr Sturmsegel hissen mussten, konnten wir dann so gegen 16:00 Uhr unter Spi starten bis zur Helgoländer – Düne. Dort Spi runter und hoch an den Wind. Diesen Kurs sollten wir dann auch noch 4 Tage am Stück weiter fahren, das wussten wir aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht genau. An Bord alle guten Dinge, einer war auch noch so übermütig zum erfolgreichen Start sich noch einen Schnaps (Whisky) zu genehmigen, den aber alle anderen dankend abgelehnt hatten. Was sich für uns 3, die wir uns dagegen entschieden hatten damit belohnt wurde, dass wir in die nächsten 24 Stunden nicht spuckender Weise in Lee verbringen mussten. Denn der



Wind hatte ordentlich aufgefrischt und wir fuhren bei 6-7 Windstärken hoch am Wind mit zunehmender Wellenhöhe in die Nacht hinein. Die großen Schiffe, wie »Hexe« oder »Symphonie von Sylt« waren, als es dunkelt wurde, schon lange aus unserer Sicht verschwunden. Aber noch konnten wir einige der anderen Teilnehmer sehen, manch einer drehte auch nach ein paar Stunden um. So waren wir die erste Nacht in der wir dann in unsere Wachen-Rotation gingen von 3 Stunden segeln, 3 Stunden schlafen, noch eng zusammen mit den anderen Teilnehmer, der Rundruf zwischen den Schiffen klappte noch und man konnte abschätzen wo die Konkurrenz ihre Runden dreht. Das Bild von für meinen Geschmack großen Wellen und starkem Wind änderte sich dann auch nicht mehr, bis wir in der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag unter die Englische Küste kamen. Was übrigens super ist, wenn man die Küste nicht kennt, mitten in der Nacht da einzu-

laufen, das verleiht dem ganzen doch eine etwas erhöhte Spannung. Also fast 4 Tage hinter uns und ca. 400 Meilen im Sturm endlich das Ziel vor Augen. Und was passiert? Richtig pünktlich zur Bass-Rock Querung, zum Beginn des Firth of Forth: Flaute. Wir konnten es kaum glauben, hatten wir uns doch durch die immer wieder nur halb gehörten Rundrufe einen guten Platz in unserer Gruppe ausgerechnet und nun lagen wir hier und das Feld kam von hinten über die Nordsee angeprescht. Naja glücklicherweise sind wir genau mit einsetzender Flut am Bass Rock gewesen, so sind wir dann mit der Flut nach 6 Stunden gerade noch vor dem Gezeitenwechsel über die Ziellinie getrieben. In Edinburgh Granton Harbour gab es dann einen Superempfang, die ganzen großen Boote waren ja schon vor uns da und wir sahen, als wir in den Hafen kamen, dass wir tatsächlich eines der ersten kleinen Boote waren. Was uns dann letztendlich den 2ten Platz von

ca. 20 Booten in unserer Gruppe brachte. Also alle Mann glücklich an Land und in den nächsten paar Tagen die schottischen Pubs und Landschaften unsicher gemacht. Edinburgh ist jedenfalls immer eine Reise wert. Nachdem wir Samstag dann auch noch einen Ausflug in das schottische Grenzland gemacht hatten, wo die Reiseleiter beim Anblick der Grenze immer von »denen da drüben« gesprochen hatten, haben wir dann auch die Zuneigung der Schotten zu ihren Nachbarn, den Engländern, erfahren. Was immer wieder für sehr viele lustige Geschichten gesorgt hat. Am Sonntag nach überstandener Siegerehrung mit echten Dudelsack-Spieler im Kilt, sollte es dann wieder zurück auf die Nordsee gehen und wieder nach Helgoland. So und siehe da, der Wind hatte gedreht und wir konnten, was ein Wunder, wieder hoch am Wind unseren Kurs gerade halten. Von wegen bei Sonnenschein unter Spi über die Nordsee, wie sie mir vorher alle vorgeschwärmt hatten. Also wieder in die volle Montur, ich glaube ich hatte 5 Lagen Kleidung in meinem Sommerurlaub an... Aber der Rückweg sollte dann doch nicht ganz identisch mit unserem Hinweg werden, da wer Wind erst einmal noch stärker wurde, so dass wir wirklich langsam an unsere Grenzen kamen und er dreht so, dass ich mich schon so langsam auf Matjes in Holland gefreut habe. Denn Helgoland konnten wir lange nicht mehr anliegen. Aber nach ca. 24 Stunden heftigem Kampf mit Wind und Wellen war der Wind wie abgeschaltet und ein nebliger Morgen begann. Gut, dass wir nicht mehr in einer Regatta waren, also Motor an und los. Nur waren wir noch so viele Meilen von Helgoland weg, dass der Diesel niemals reichen würde. Aber im Laufe des Tages konnten wir dann auch bald wieder segeln. Solche Wol-

kenformationen wie an dem Tag hatte ich noch nicht gesehen, über uns blauer Himmel, um uns herum schwarze Wände aus Wolken, das war schon echt beeindruckend. Mit wieder mal zunehmendem Wind kamen wir gut voran und konnten jetzt sogar unseren Kurs nach Helgoland anliegen, wären da nicht diese komischen Zwangswege und dieses neue merkwürdige Feld auf der Seekarte, an dem »Offshore-Windpark« stand, genau in unserem Weg gewesen. Ich weiß jetzt wie ein »Offshore-Windpark« in stockdunkler Nacht aussieht und dass man um diese orange blitzenden Lichter einen Bogen machen sollte. Das war eine wirklich anstrengende Nachtwache und ich war froh um 03:00 Uhr in meinen Schlafsack zu können. 06:00 Uhr morgens letzter Tag vor Helgoland, strahlender Sonnenschein, Fock ausgebaumt und die Welle herunter gesurft Richtung Helgoland, richtig der Wind hatte wieder gedreht und das erste Mal wirklich zu unserem Vorteil. Mittwochnachmittag waren wir dann wieder in Helgoland und die vertrauten Gewässer hatten uns wieder. Ausspannen im Whirlpool mit Blick auf die Helgoländer Düne war dann erst mal angesagt. In einem letzten Kraftakt sind wir dann von Helgoland in einer Tour nach Stade gefahren, wo wir alles in allem nach 14 Tagen und ca. 1000 Meilen wieder an den Beginn unserer Reise ankamen.

Fazit dieser Tour: Nordseewoche ist super und ich kann nur jedem empfehlen nach Helgoland zu fahren. Leute, die bei Windstärke 8 über die Nordsee gekreuzt sein wollen, würde ich mit Skepsis begegnen und die Nächte auf See sind nicht immer hell und klar, man sieht auch manchmal wirklich gar nichts.

Viele Grüße und eine schöne Segelsaison 2010 wünscht Euch *Erk Kruse* 

## Dit und Dat

Die Regattaleitung für die Heverregatta 2010 hat Hans-August Nachtigall übernommen. Da er auch gerne selbst mit auf die Bahn geht, sucht er noch eine Besatzung für das Startschiff.

Der in Wilhelmshaven beheimatete Kratzer »Dirk« hat gerade wieder den Pellwormer Hafen und dessen Einfahrt vom Schlick befreit. Danach folgte erstmalig ein Einsatz in Wittdün. Jetzt soll das Zeitfenster zum Einlaufen in den Jachthafen erheblich größer geworden sein.



Viel Sonne, tiefes Wasser aber wenig Wind erlebte Ekkehard Papke im März 2009 auf der Segeltour mit der »Bank von Bremen« von Las Palmas über Fuerteventura, Lanzarote, Teneriffa und zurück nach Gran Canaria.

Namhafte Pellwormer Hafenfachleute wurden anlässlich der Hanseboot bei den Ausstellern von Schwimmstegen gesehen. Vielleicht gibt es jetzt bald die lang ersehnten 3 Schwimmstege für maximal 9 Gastlieger im Hafen. Werden Träume von Hafenverschönerung und Wirtschaftsbelebung wahr?



Aber auch im Husumer Segelverein wird Tierliebe im wahrsten Sinne des Wortes hochgehalten. Jens-Arnold Petersen hat gleich 5 (!) solcher Meisenkästen auf dem Vereinsgelände in luftiger Höhe angebracht.

Jetzt Lust auf Strand? Die Webcams Hörnum, Oststrand – Panorama liefern die schönsten Bilder der Region.

Lucie und Lisa Steppat gewannen beim hanseboot Spi – Packing – Contest auf Helgoland einen dreistelligen Getränkegutschein. Na dann Prost!!

Die Schwimmstege im Helgoländer Südhafen wurden mit Stromanschlusskästen für Sportboote ausgerüstet.

She never walks alone! Am 29. November 2009 veranstaltete Karin Hirsch-

beck im Rahmen eines Adventskaffees im Vereinsheim wieder eine Tombola zu Gunsten der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Gut gemacht!

Pünktlich im April zum Abslippen erblickte Marisa Christin Melzer das Licht der Welt. Stolzer Vater Christian kann jetzt mit Unterstützung von sechs weiblichen Händen an Deck segeln.

Im Internet gibt es bei You Tube »Schluseneröffnung Hallig Hooge 2009« einen schönen Kurzfilm zu sehen, u.a. wie »Jan Mayen« mit Elisabeth und Peter Kruse am 22. Juni 2009 als erste Segelyacht die general-

überholte Schleuse passiert. Dafür wurde die Besatzung mit Sekt und HSCH-Ständer beglückt!

#### *Bilderrätsel-Auflösung:*

Holländischer Katzenretter  
Sofort nach dem Festmachen wird die armdicke geflochtene Leine außerbords befestigt. Ist der Kater auf Landgang in der Fremde und verfehlt zu nächtlicher Stunde das schwankende Heck, dann kann er über den Katzenretter an Bord.

*Jetzt kann man seine Büroarbeit auch aus dem Hooger Hafen erledigen. Der hat jetzt nämlich drahtlosen Internet-Zugang über WLAN!* 

## Nachruf

Der Husumer Seglerverein trauert um

## Peter Cohrs

der am 5. Oktober 2009 seine letzte Reise antrat.

Peter wurde am 1. Januar 1972 Mitglied im Husumer Seglerverein und unternahm mit seinem FellowShip 27 »Pedi« und seiner Karin viele muntere Reisen ins Wattenmeer und die Deutsche Bucht.

Auch nachdem Peter seine »Pedi« 1979 an Ulla Paulsen übergab, blieb er dem Husumer Seglerverein eng verbunden.

Der HSrV verliert mit Peter ein besonderes Mitglied, das sich um den HSrV besonders verdient gemacht hat.

Wir werden Dich ewig in guter Erinnerung halten.

Deine Segelkameraden

*John Muhl hat mit seiner neuen X-119 die Flensburger Fördewoche besegelt:*

## »Land in Sicht«

Alljährlich findet die Fördewoche des Flensburger Segelclubs auf der Förde mit »Landsicht«, sowohl mit Blick auf Dänemark als auch Deutschland, statt.

Hier befindet sich ein nicht nur mit hochkarätigen Regatta-Seglern durchsetztes Leistungsspektrum von gelegentlichen Regattaseglern (wie wir) bis hin zu einem Feld von Teilnehmern, die ihre nationalen und internationalen Meisterschaften aussegnen.

Eine echte Herausforderung, die mit den Gegebenheiten gelegentlicher kommunaler Regatta-Veranstaltungen nicht zu vergleichen ist, da Veranstaltungen wie die Flensburger Fördewoche ohne ein entsprechendes Sponsoring gar nicht denkbar wären.

Wir haben uns dieser Herausforderung gestellt, wir – die Crew, bestehend aus: Sven Fischer, Segelclub Langballig), Urs Kohler und »Delegierte« des Husumer Seglervereins, wie: Hargen Johannsen, Heiko Stepapat, Bernd Reinhold, John Muhl.

Eines sei schon mal vorweggenommen: Die Stimmung an Bord war richtig gut, wenn auch besonders zu Anfang die »heimlichen« Erwartungen von uns an das Schiff nicht erfüllt wurden.

Das Schiff, eine X vom Typ 119, bringt kurz beschrieben folgende erwartungssteigernden Race-Merkmale mit: Hohes (18m) sensibel zu trimmendes Rigg, bei knapp 12 m Schiffslänge und 3,30 m Breite ein doch relativ geringes Gesamtgewicht von 5,4 t.

Wobei die »Bleibombe« auf 2 m Tiefgang am Kiel konzentriert ein durchaus zufriedenstellendes aufrichtendes Moment ergibt.

Nun sind wir gefragt – die Crew –, bei einer ausschließlich auf »Up and Down« ausgelegten Bahn, wo Manöverkompetenz und kurzfristig herzustellende Speed-Optimierung, nebst erfolgreicher Taktik gefragt sind und viele Fehler gemacht werden können, die nicht durch Reach- oder Halbwindkurse ausgleichbar sind, sondern sich auf einer abzusegelnden Up and Down-Bahn eher subsummieren können.

Die Spannung steigt, der »Tag X« in Flensburg, 12.09.2009, ist endlich da.

Da liegt sie nun, die von Wiebke erstiegerte X-119, gestreckte Linien, geringes Freibord, breites und doch wieder »zierliches« Heck, einfach schön anzusehen.....

An dieser Stelle ein Dank an Wiebke; um es mit Erdmanns Worten zu sagen: » Die Navigatorin meines (Segler) Lebens«.

.....und ein Sammelsurium an Streckern, Fallen, Taljen – und überhaupt – jede Menge Einladungen an Deck zur Erhöhung der Fehlerquote beim Trimmen zur Optimierung der Geschwindigkeit.

Schiffe sind bekanntermaßen eher »weiblicher« Bauart, so überrascht denn auch nicht die anfängliche »Eigenwilligkeit« der X-119 nur zögernd optimale Fahrt aufzunehmen. Mit zunehmender Gewöhnung an das Schiff, steigerte sich dann auch (sie ist kein Schiff für ungeduldige Segler) der Speed und die Manövereffektivität – sie will erobert (erarbeitet) werden!

Dies ist uns am Ende dann auch immer besser gelungen, wenn auch an den beiden Tagen der Veranstaltung kein vorderer Platz drin war.

Hierzu ein selbstkritisches Wort in eigener Sache als Steuermann:

»Ich hätte nie gedacht, dass die Umstellung von jahrzehntelanger Pinnensteuerung auf Radsteuerung eine derart hohe Konzentration und Gewöhnung erfordert. Längst nicht immer hatte ich das Gefühl, das Schiff auf die »Windkante« gefahren und in's Grooven gebracht zu haben«.

Im Nachhinein betrachtet und auch mit Blick auf einige noch zu verbessernde technische Gegebenheiten an Deck, war das erste Mal Racen mit der 119 letztlich dann doch völlig in Ordnung.

Dennoch – das Kribbeln und eine leise Unzufriedenheit bleiben und die Überlegungen zur Optimierung haben einen festen Platz im Kopf; da geht »noch (viel) mehr«!!!

Wird Zeit, dass die Sonne höher kommt.

An dieser Stelle meinen anerkennenden Dank an die Crew, die es mit Leistung und beständigem Einsatz nicht nur ermöglicht hat, das Schiff von Wettfahrt zu Wettfahrt schneller zu machen, sondern es auch unter Regatta-Bedingungen besser kennenzulernen.

X-119 – »Land in Sicht!« 

*Ekkehard Papke würdigt ein 15 Jahre-Projekt:*

## Sie ist älter und schöner geworden

1,5 Jahrzehnte war sie an Land verborgen in der Bootshalle und beim Öffnen der Tür ein vertrauter Anblick. Viele Augen mit prüfenden Blicken kontrollierten den jährlichen Baufortschritt und einige Segler kamen ins Grübeln. Kein jährliches Schleifen und Streichen des Unterwasserschiffes, kein Einwintern der Maschine, keine Segelreparaturen usw. – eine Alternative?

Woran mancher nicht mehr glaubte geschah dann im Sommer 2009. Ein

grundüberholter, zweifarbig lackierter Trailer, TÜV abgenommen mit prall gefüllten Reifen übernahm die erste viertel Meile des generalüberholten Schiffes zur Hafenkante. Alles Weitere war Routine. Der bereitstehende Mobilkran beförderte sie ins nasse Element, die Masten wurden gestellt, sie schwamm – gutgemacht Winfried Stöger. Wir wünschen der »Niscobic« viele schöne Jahre, gute Reisen und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel. 

## Termine:

- 26.12.2009 Traditioneller Weihnachts-Frühschoppen
- 08.01.2010 Bootseignerversammlung
- 05.02.2010 Jahreshauptversammlung
- 22.05.2010 3. Zubringerregatta Hallig Hooge – Helgoland zur Nordseewoche
- 31.07.2010 Hooger Schleusenfest

*Matthias Schenke beim »Tuning« seiner Hanseat:*

## Bugstrahlruder

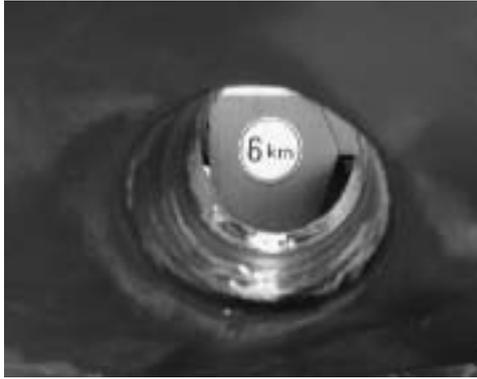
Beim Segeln scheiden sich die Geister, wenn es um Sportlichkeit oder Bequemlichkeit geht. Als ich segeln lernte, hatten selbst 45 Fuß-Schiffe keine Maschine. Der 80er Seefahrkreuzer »Troll« der Familie Petersen, ein A&R Schiff hatte keinen Motor; ebenso der »Seeadler« der Jugendabteilung des FSC, 13 m plus zwei Meter Klüver, zum Ausgleich aber keine Winschen für das hochgeschnittene Klüver-Vorsegel: Klappläufer an der Klüverschot, und wehe, der Mann an der Klampe ließ die Part, die gerade geholt war, auch nur um drei Millimeter slippen. Ich erinnere mich an ein Ablegemanöver in Faaborg: Seeadler längs an der Pier und aufländiger Wind. Die Herbstferien waren fast vorbei und wir mussten nach Hause. Das Boot wurde in die hintere Hafenecke gezogen, und dann vollbrachte Jürgen Hoffeld die Meisterleistung auf der Pier mit der Spring in der Hand das Boot so im Laufschrift zu beschleunigen, dass das Großsegel und die Fock beim in den Wind drehen gesetzt werden konnten. Er selbst war im letzten Moment auf das Achterschiff gesprungen, denn er wollte ja auch noch mit nach Hause. In der sich anschließenden Wende waren die Schoten dichtgeknallt, denn das Schiff sollte im Hafenbecken nicht wieder nach Lee zurück unsanft an die Pier treiben. Ein paar Kreuzschläge im Hafenbecken und dann die Hafeneinfahrt so nehmen, dass sich auf keiner Seite eine Salingsnock an einem der Molenköpfe festhakte. Beim Anlegen dasselbe Spiel rückwärts, Vollkreis, Segel bergen und mit dem letzten Schwung in die Box oder an die Pier.

*Das war Seefahrt!*

Und heute? Im Sommer 2008 habe ich es auf Hooge kennen gelernt. »Storch« lag zwischen der »Annemarie« und einem Segler aus Wyk oder Amrum, der Wind blies aus West, und die Versuche auf engem Raum rückwärts in die Spring einzudampfen, um den Bug in Richtung Wind zu bringen, schlugen kläglich fehl. Zum Glück waren helfende Hände zur Stelle, die mit langen Bootshaken den »Storch« in den Priel bugsierten, damit ich rechtzeitig noch über Sandshörn und Dwarsloch nach Husum segeln konnte. Zum Glück darf ich ja noch segeln, so manche Ehefrau, die die Segelei partout nicht verträgt, hätte vielleicht gesagt: »wenn ich es nicht vertrage, dann hörst Du damit auch auf« und mein Hausarzt meint, ich sollte die Segelei so lange betreiben, wie ich die Verantwortung dafür übernehmen könne.

Das Weichei hört die Nachtigall trapsen. Was sagt uns das Erlebnis von Hooge? Kann in den Hanseaten ein Bugstrahlruder eingebaut werden? Puristisches Segeln fordern ja nicht einmal die Naturschützer! Wir sollen ja sogar aus Naturschutzgründen die Maschine anwerfen. Die Austernfischer und Rotschenkel haben ihren Vorfahren nur nicht zugehört, dann würden sie sich vor Seglern nicht mehr erschrecken.

Auf den Knopf drücken und schon schiebt sich die Nase in Richtung Wind – eine verlockende Vorstellung. Wie geht man so etwas an? Auf Neudeutsch heißt das »Brainstorming«. Welche Möglichkeiten gibt es denn überhaupt? Auf der Hanseboot habe ich schon vor ein paar Jahren einen Bugstrahler gesehen, bei dem eine Klappe im Rumpf



Ich konnte mit den Vorbereitungen erst anfangen, als die Halle fast leer war, und die potentiellen Helfer waren mit ihren eigenen Schiffen beschäftigt und frönten der Segelei ohne einen Bremsklotz hinter dem Steven.

Die Vorgaben waren ja einfach, mindestens 20 cm unter der Wasserlinie, quer zur Schiffsachse und symmetrisch auf beiden Seiten, nicht schief, nicht schräg, eben wie es sein soll. Noch Fragen bitte? An Steuerbordseite ist nicht viel Platz zwischen Wasser- und Fäkalientank, da musste der Tunnel mit einem Außendurchmesser von 21 cm aber hin, und unter dem Tunnel musste von innen in einem zauberhaft spitzen Winkel auch noch laminiert werden. Von innen war aber kein Wasserpass zu sehen; ich weiß nicht, wie das bei anderen Schiffen ist, beim Hanseaten gibt es von innen keine Referenzlinie. Ich hätte natürlich an der Wasserlinie auf beiden Seiten ein kleines Loch bohren können und dann innen messen – das fand ich irgendwie unsportlich und vielleicht auch wenig fachgerecht. Roter Edding! Leiter rauf, Leiter runter, es gibt ja ein Deck und Fenster, her mit den Referenzlinien und jetzt zum Mittelpunkt! Immerhin hatte ich eine Fräse, die an einer langen Stange auf einen Radius von 9,5 cm eingestellt war. Mit zitternden Knien habe ich nach vier Stunden Messen von außen die Bohrmaschine angesetzt.

»Schenke, weißt Du, was Du da tust? Du Willst zwei riesenhafte Löcher in ein intaktes, stabiles Schiff bohren! Noch ist es dicht.«

Der Hanseat ist doppelt so schwer wie die Grinde und mehr als zwei Meter länger, wenn ich vernünftig einhand segeln wollte mit einigermaßen passablen Hafenanmanövern, dann mussten diese Löcher in den Rumpf. Mir kam das Ganze vor wie ein Sprung

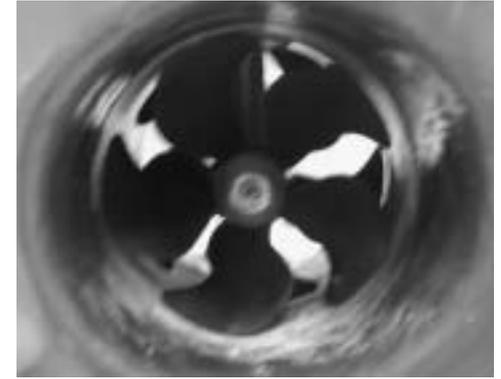
geöffnet wird, als wollte James Bond mit einer Zenzi unerkannt davonschwimmen. Sah sauteuer aus, und ob das im Wattenmeer immer funktionieren sollte, wer weiß. Es gab auch noch die Möglichkeit, Hydraulikleitungen durch das Schiff zu verlegen, und mit vier Wasserstrahldüsen parallel zur Pier bei auflandigem Wind abzulegen. Beim Cat N<sup>o</sup> 1 sah das affengeil aus – schien auch nicht die preiswerteste Lösung zu sein. Also bitte normal, robust, kräftig und von der Technik her überschaubar. Ich entschied mich für Sidepower. 6 PS . Sollte die Wurst vom Teller ziehen.

Ich konsultierte einen bekannten Husumer Kunststofftechniker, mit der freundlichen Anfrage, ob er bei meinem Boot ein Bugstrahlruder einbauen könnte. Ebenso höflich wie ich ihn gefragt hatte, antwortete er: »Ich bin im Urlaub.« Ich bekam auch keine Auskunft, wie lange denn der Urlaub sein sollte.

Ich hatte schon meine Vorstellungen, also begann ich mit dem Messen und im Kopf konstruieren; eigentlich war es ja ganz einfach, hatten wir beim »Sposmoker« ja auch gemacht: »Matte und Matsche – klebt!« »Sag mal Bescheid, wir helfen Dir; das wird ja interessant.«

mit verbundenen Augen vom Einer, wobei nicht klar ist, ob aus technischen Gründen das Wasser gerade abgelassen ist.

Die Fräse kratzte auf beiden Seiten ein unbeschreibliches Oval in die Unterwasserfarbe. Der Kreismittelpunkt hatte auf beiden Seiten denselben Abstand zum Wasserpass, zum Bug und zum Deck. Eine unglaubliche Schweinerei mit der Schrubbflex. Der Tunnel passte endlich durch das Boot. Laminierten auf dem angerauten GFK. Und außen die Ohren anformen. In der Gebrauchsanleitung stand, dass man die Hinterkante des Tunnels nicht sehen darf, wenn man von vorn auf den Bug sieht. Urs Kohler gab noch einige wertvolle Tipps, aber der Feinschliff dauerte, und irgendwie entwickelte ich auch Ehrgeiz. Die Elektrik ließ ich vom Profi anschließen. Wer will denn



schon, dass der Kugelblitz durch das Schiff fährt.

Wenn das Boot im Frühjahr zu Wasser gelassen wird, werde ich sofort ins Vorschiff stürzen und nachsehen, ob es irgendwo leckt. Wenn nicht, wird ein zufriedener grinsender Einhandsegler wieder an Deck erscheinen. ♣

## »Heini« Lass

is dot!

Geboren: 18.07.1943

Gestorben: 25.06.2009

Gleichaltrig mit ihm, sind wir beide in die »Knaben-Bürger-Schule zu Husum« eingeschult worden, unsere gemeinsame »Spielwiese« war der Hafen, die Wasserreihe, die Langen-Harm-Straße, die Kleikuhle ... das Hafengebiet eben, wo sein Vater einen, von damals viel mehr Kutter betrieb.

Er half früh bei seinem Vater, ich bei meinem – bei mir begann aber auch die Segelei auf der »Aldebaran« – . Wir haben uns nie aus den Augen verloren – mal ne Pütz Porren oder Beifang, mal'n Rees an der Kante.

Vor rund 15 Jahren wollte Heini ein bisschen mehr Ruhe, wollte sich seglerisch mehr um seine Enkel kümmern, kaufte sich ein stäbiges, kleines Boot, wurde Mitglied im Verein.

Heini glänzte nicht durch seglerische Leistungen – seine seemännischen hatte er ja schon hinter sich, aber am Hafen, an der Pier, beim Arbeitsdienst war er mit seinem Mutterwitz, mit seinen Stories und Döntjes eine echte Bereicherung.

Nicht nur ich, wir alle haben einen tollen Kumpel verloren.

Muscher

## Lütt beten wat to schmungeln to Wiehnachten

### De Wiehnachtsmann

Mit disse ganze Wiehnachtsmannspele-ree, also ick mag dat nich mehr. Johr för Johr heff ick dat mookt – för de Nover Skinner – un de Nover för uns, doch dit Johr – nee! Dat keem so: anner Johr harrn wi dat allens so fein organiseert as jümmers. He, de Nover, keem eers-tigmol bi uns, denn pack he buten in sein Auto dat Wiehnachtsmanntüüg mit all de Geschenken – i n'n Sack. Un ick heff mi denn so gegen söß no buten sleken, ran an dat Auto un denn

rin in den roden Mantel, den Plastikbort anbackt, de dicken Steveln an, den Sack up'n Puckel un denn klingeln. Novers Kinner harrn ja jümmers een hellischen Respekt för mi – wenn ick mit mien depe Stimm sä: »Na sünd ji jümmers oortig ween?« »Ja«, piepsten de denn. Un ick wuss ja, wat de övert Johr so utfreten harrn un sä denn blots:«

Un wat weer dat domols mit de Kaninchen, as ji de an de Ohren trocken hefft, un wat weer dat mit de Tapeten, de ji vullsmehrt hefft? Na?« »Och, leve Wiehnachtsmann....« »Na goot, ick will ja kien Unminschen ween, doch neegst Johr mööt dat anners warn....«

»Ja, dat verspreekt wi.« »Fein!« Un denn griep ick in den Sack un verdeel de Geschenke, un de ohnungslosen Kinner bedankt sick, singt een Leed un seggt een Gedicht op.

Schön. Ja, bit letzt Johr. Dor heff ick een ganz lütten Fehler mookt. Wi harr een Geschenk in Verwehning nohmen, so'n Puppenstuuv oder wat, de kunnen de Novers bi sick nich gefohrlos unner-

bringen, also, dat de Kinner de nich dör een Tofall sehn harrn. Un de muss ick ja mitnehmen. Harr ick overs al lang wedder vergeten. Weer also al in Wiehnachtsmanntüüg mit roden Mantel un Plastikbort – un muss wedder retour. Ick denk: Schall woll gootgahn. Gung overs scheef. Tofällig weer de Lütte – 3 Johr oolt – in'n Flur un seeg mi mit de dösige Puppenstuuv hanteern. »Papa« dat weer ehr eerst Woort. Wo de mi an kennt hett, weet ick nich. Un batz

weern ok de annern Kinner dor und denn: »Ach, du büst de Wiehnachtsmann. Dat kunn ick mi ja glieds denken. Un wer kriggt nu de Puppenstuuv!? De will ick hebben.« »Nee, ick.« »Du hest ja dat Fohrrad kregen...« Wat een Gebrüll. »De Puppenstuuv is för Jasmin – nebenan.« »De schall keen Puppenstuuv kriegen. De nich, de....« Un so wieder

As ick endlich mit mien Sack un de Puppenstuuv bi de Novers weer, hung bi uns de Huussegen all lang scheef. Un dat an'n Wiehnachts-ovend!

Doch dat slimme kümmt ja noch. As ick wedder tohuus weer, seten mien Göörn bedröppelt in de Eck. Endlich keem denn de tweede Deern dor mit rut: »Du büst also de Wiehnachtsmann...« »Ja, mien Deern, bi Jasmin un David, nebenan. Un Hans, ehr Vadder, de kümmt bi uns.« »Dat is gemein.« »Worum?« »Ja, ji beiden bringt nie dat, wat wi uns wünscht hefft. De echte Wiehnachtsmann schall komen, von den kriegt wi bestimmt allens, wat wi hebben willt.«



## Bootsbewegungen 2009

Peter Blatt erwarb eine wattenmeer-taugliche Kielschwertyacht Gib Sea 105 mit dem Namen »Seascoter«.

August Nachtigalls neue ist eine Friendship 27 und heißt »Japsand«. Die Japsand-Vorgängerin »Wattje« wurde mit Südkurs auf der Autobahn gesichtet.

Sven und Brita Ketels kamen mit ihrer neuen Hanse 370 gerade noch rechtzeitig zum 2. Aufslippen nach Husum. Da steht auch mit großen Buchstaben »Japsand« hinten an der Bordwand. Ihre »Hippo« bekam der Händler.

»Six Pack« steht auf Bernd Peters neuen Duetta 94. Man munkelt, es soll nicht der endgültige Bootsname sein. Seine »Timobelu« segelt nun auf der Ostsee.

»Hardys« von Hartmut Sethe heißt jetzt »Octopus« und der neue Eigner ist René Berchten.

Hartmut Sethes neuer »Felix« ist ein Motorsegler DARTSAILOR 28.

Sven Radzanowski und Dörte Johannsen kamen mit ihrer Neptun 22 »Manatee« zu uns.

Anlässlich der Hever – Regatta wurde der neue Vereinszugvogel »Nord-Ost 5« getauft.

Norbert Grabein hat seine »Nixe« verkauft.

Familie Kruse hat Piratin »Paula« dauerhaft in Berliner Gewässer verbannt.

Nach Schlüttsiel wurden vom Verein »Neele« und von der Eignergemeinschaft Jörg Hansen und Harald Nie-spoor »Julchen« übergeben – zwei rote Sailhorse.

Die neue »Albatros« von Jan-Peter Jürgen-sen hat Flügel. Ein 32-Fuß Trima-ran, mit Achterkajüte, Decksalon und 45 cm Tiefgang.

**FEUERLÖSCHTECHNIK**  
**HERRMANN** Inh. M. Scheve  
Maas 23  
25813 Husum  
Tel 04841 / 2471  
Mobil 0170 / 680 7835  
Fax 04841 / 827 64

**Schulz** www.schulz-husum.de  
Farben

Telefon 04841 - 72 555

Marienhofweg 104 - 108, 25813 Husum

**TAPETEN - WERKZEUGE - LACKE**

**LASUREN - WANDFARBEN**

**BAUTENSCHUTZ**

**DER SKIPPER MARKT**  
HUSUM - NORDSEE

*Wir bieten ihnen  
ein vielfältiges Angebot ...*

○ **Boote / Bootszubehör**  
neu und gebraucht

○ **Harze, Lacke, Antifouling**

○ **Bootsbaumaterialien**

Sperrholz im Zuschnitt und  
Massivhölzer

○ **Bootsbauarbeiten**

aus Holz, GFK oder Edelstahl

○ **Annahmestelle**

für die Wartung ihrer Rettungsmittel  
und Motoren

Marienhofweg 129 - 25813 Husum - Tel. 04841/74983

**Sicher  
aus  
Stein**



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

**MARMOR  
ZÜHLKE**

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


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

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

# Stressless®

MIT DEM PATENT AUF BEQUEMLICHKEIT



**EKORNES™**

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

*auch in Ihrer Nähe:*



**Diedrichsen**  
 EINRICHTUNGEN

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