

TRÖTÉ

42. Ausgabe

Vereinszeitschrift des
Husumer Seglervereins
2010

**Törnberichte von
»Snob«, »Radbod«, »Brummküsel«
und »Gades«
Jugendabteilung boomt**



Stressless®

MIT DEM PATENT AUF BEQUEMLICHKEIT



EKORNES®

Möbelvertrieb GmbH
Postfach 70 05 25
D-22003 Hamburg
Telefon 0049 (0) 40 - 69 69 800
Telefax 0049 (0) 40 - 69 31 205
www.ekornes.de

auch in Ihrer Nähe:



Diedrichsen
EINRICHTUNGEN

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



Liebe Segelkameradinnen und Segelkameraden,

das Bild der geschlossenen Hochwassertore am Husumer Sperrwerk taucht immer häufiger in unserer Erinnerung an die letzten Sommer auf. Schon zu mittlerem Hochwasser mit Westwinden normaler Stärke schließen sich die Tore oft vor unserer Nase und wir sind gezwungen, entweder an die Kaje zu verholen oder noch einen Schlag in die Husumer Bucht zu machen.

Stimmt diese Wahrnehmung von höheren Wasserständen oder macht das Sperrwerk in letzter Zeit bereits bei niedrigerem Pegelstand zu? Sind dieses die ersten Zeichen einer Klimaveränderung mit prophezeiten Auswirkungen auf Wetter und Anstieg der Meeresspiegel? Die Szenarien der Wissenschaftler gehen zwar mehrheitlich Richtung rasanter Klimaerwärmung, doch gibt es auch Theorien, die uns eine neue Eiszeit ankündigen.

*Theorie hin, Theorie her. Wenn uns unsere Wahrnehmung nicht täuscht, so haben wir in den letzten Jahren bereits Änderungen gesehen. Stürmisches Wetter im Sommer, ergiebigere Niederschläge und höhere Wasserstände, wetterbedingte Katastrophen in der ganzen Welt – erste Anzeichen einer Erderwärmung. Bleibt zu hoffen, dass die Verfechter der Eiszeit ein wenig dagegenhalten, damit wir uns wieder über ganz normales Segelwetter in den nächsten Jahren freuen können. Ansonsten müssen wir unsere Befahrensempfehlung für Husum ändern in: anzu-
laufen nur zwischen Hoch- und Niedrigwasser!*

Allen Prophezeiungen zum Trotz hoffen wir auf positive Segelbedingungen auch für unsere Seglerjugend, die auch in diesem Jahr für eine positive Vereinsentwicklung gesorgt hat.

Ich wünsche eine frohe Weihnachtszeit, einen guten Rutsch ins neue Jahr, eine schöne Segelsaison 2011 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>Doc Petersen und der Snob auf Sommertörn 2010:</i> Der Olle mit der Jolle	4
<i>Bericht von Mia und Gyde Hansen:</i> Hafentageregatta 2010	7
Heiko Steppat segelt die Hever-Regatta 2010	9
Hever Regatta	10
Friesencup	11
<i>Lea Raab erzählt von ihren Eindrücken:</i> Meine erste Regatta in Meldorf	12
<i>Aufgeschrieben von Rüdiger Junior:</i> Radbod's Sommerreise 2010	15
Jugendabteilung 2010	29
<i>Matthias Schenke fragt:</i> Reicht es wirklich?	30
<i>Heiko Steppat:</i> Mit Tante Schmidt zur Nordseewoche	34
Dit un Dat	37
Beseitigung der Eisschäden	40
<i>Anke Hobbie's Reportage:</i> »Gades« does it again!	42
<i>Fotoreportage von Jan und Friederike Rost:</i> High Life Hooge 2010	45
Bootsbewegungen	49
<i>Unser innovativer Jugendwart Jörg Hansen:</i> Experiment »Land-Opti«	50
<i>Ein Erlebnisbericht von Anita und Uwe Brinkmann:</i> Brummküsel 2010	51
<i>Dietrich Lorenz in bester Gesellschaft</i> Segeln unter Königskindern	55
Nachruf Karen Ortman	57
Fehlt noch was zu Weihnachten	58
<i>Lütt beten wat to schmunzeln to Wiehnachten:</i> Slipsen	59
Termine	60

Der Olle mit der Jolle

Mal sehen ob's noch geht, ob Snob mit seinen 44 Jahren nicht zu alt und gebrechlich ist oder vielleicht der olle Skipper mit seinen 81. Der Plan: in Gelting mit dem Travellift zu Bach und dann ein erneuter Versuch in Richtung Insel Mön, der im letzten Jahr am Wetter scheiterte. Über die Rücktour erst dann entscheiden. Mich und meine daheim bleibenden Freunde auf einen vierwöchentlichen Törn vorbereiten.

Am 24.6. schwimmt Snob im Hafen von Gelting-Mole. Das Mastsetzen von Hand gelingt beim zweiten Versuch, die Rückenschmerzen am nächsten Tag zeigen, dass ich besser den Mastenkran genommen hätte. Der Probeschlag am nächsten Tag, erst Mittags wegen meiner Bedenken, bei NW 4-5 mit Sturmfock, Hartwinds bis Kalkgrund, dann Fockwechsel weil abflauend bis zwei sm vor Wegepunkt Pöhl. Dort dann plötzlich NO. Also zurück und Leinen fest in Höruphav kurz nach fünf.

Das Rigg steht tadellos, die Crew ebenfalls, der Motor funktioniert. Der Törn kann beginnen.

Am nächsten Tag dann die 20 sm nach Söby, die Wettervorhersagen (SMS-Wetterbericht) stimmen und das Wetter bleibt optimal für den 15ner Jollenkreuzer. Es folgen 6 Tage Inselhopping in der dänischen Südsee mit viel Landgang und Fahrradtouren und Baden.

Am 3.7. geht es dann bei NW2-3 über den Belt nach Omö.

Sicher wird häufig mal der Jockel eingesetzt. Kreuzen ist nicht ratsam, wenn ‚rechtzeitiges Ankommen‘ wichtig ist. Die Etmale liegen zwischen 15

und 25 Meilen. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit darf also vier Kn nicht unterschreiten. Über 6 Stunden an der Pinne reichen.

Von Omö nach Femö waren es 19 sm,- Thurö wurde nicht angelaufen. Es sollte eher Teurö heißen, nach dem Hafenhandbuch betragen die Hafengebühren 250 DKR und es wird nicht nur ein Tennisplatz geboten, sondern auch das abendliche Anzünden der Grillfeuer um den Hafen durch das Hafenpersonal, -nichts für Snob, obgleich der Schiffsname gepasst hätte.

Dann folgte Vordingborg und Kalvehave.

Natürlich sind Automatikweste und Lifeline selbstverständliche Pflicht an Bord, das ist auch in Dänemark üblich. Wenn bei Snob ein Vorsegelwechsel nötig wird, und das ist nicht selten, fällt die arbeitende Figur im Bugkorb passierenden Seglern häufig auf, bei Seegang und spritzender Bugsee dreht dann schon mal eine größere Yacht eine Runde um Snob.

Von Kalvehave ist es nur eine Brücke weit bis Mön, so war Snobs Traumziel nach zwei Wochen eigentlich erreicht. Sollte es nun weiter nördlich an Seeland hoch gehen? Ich entschied mich dafür, zurück zur Flensburger Förde zu segeln und dann, über Kiel-Kanal und Eider soweit wie möglich in Richtung Husum.

Von Kalvehave über Vordingborg ging es dann nördlich ums Smaalands Fahrwasser über Karrebaeksminde, Omö, Lohals und Vindeby wieder in die Dänische Südsee.

An Bord von Snob wird eigentlich nur Kaffewasser auf dem einflammi-



gen Kocher erhitzt, nur wenn an Land nicht mal ein Hot Dog zu kaufen ist, ein Doseneintopf. Normalerweise geht man essen. Und es gibt, wenn man eine gute Nase hat, auch auf entlegenen Inseln und einsamen Häfen Köche, die einem Gourmetrestaurant Ehre einlegen könnten. So war auf Drejö ein Israeli, der im »Kro« drei Monate als Gastkoch arbeitete (vielleicht Gast der recht ansehnlichen Wirtin?), in Lundeborg die »Havgassens Kabys« und in Gelting – Mole das Restaurant »Hafen und Meer« erwähnenswert.

In Vindeby, südlich von Svendborg bot sich am 19.Törnstag bei WNW3 die gute Gelegenheit über den Belt zu schippern, die 33 sm durch Nakkeodetrille, Sköldnes rund, Poelsrev, Kalkgrund, in 8 Stunden bis kurz vor Gelting Mole. Dort bekam Snob die er-

wartete erste Gewitterbö und als die Leinen fest waren und die Persenning hing, den dazugehörigen Schauer. Nein, das Timing war nicht nur des Skippers Können, wir hatten einen guten Fürsprecher bei Petrus.

Es war dies Jahr der erste lange Törn bei dem ausgiebig von einem »Wegepunkte Navi« Gebrauch gemacht wurde.(Garmin G60). Das handkleine Gerät hat mir viele Informationen geliefert über Abdrift und optimale Segelstellung, über herrschende Strömung und Zeiteinteilung der Törns (»wenn Du so weitermachst, brauchst Du bis morgen früh zum Zielhafen. Wirf endlich den Motor an!!«) Und es gab keine Bedenken bei Null Sicht die Tonne nicht zu finden (»Zielpunkt in 35 Fuß!«)

Nach einer Woche Törnpause einhand von Gelting bei Flaute nach




Damp motort, am Tage drauf bei Gegenwind in die Kieler Bucht nach Stickenhörn. Dass dabei ein Folkeboot kreuzend an mir vorbeizog, hat mich doch gewurmt, aber es ist eben doch ein besserer Segler als Snob.

Stickenhörn habe ich gewählt, weil es ganz nahe an der Kanalschleuse liegt. Ein ruhiger und schöner Yachthafen auf einem alten Werftgelände, aber recht weit von allen Versorgungsmöglichkeiten. Die nötigen fünf Liter Benzin kosteten zusätzlich eine Taxifahrt.

Vorschoter/Innen zu finden war immer schon schwer. Gibt es doch auf Snob weder ein Sprayhood, noch Staubsauger, noch eine Dinette. In den 44 Jahren Toursegeln mit Snob ist einer am Schlag gestorben, einer fiel vom Apfelbaum und hatte es mit dem

Kreuz, einer hechtete beim Anlegen von Bord und riss sich eine Sehne ab und segelte nie wieder, eine wurde so dick, dass sie nicht mehr die BADELEITER hochkam. Es gab immer wieder Anlass, Einhandsegeln zu üben.

Dann Kanalfahrt bis Rendsburg, Giselau Schleuse und Eidertörn. Die 4 Schleusen mit den recht geringen Hubhöhen machten keine Schwierigkeiten und die Eiderbrücken öffneten prompt, selbst für den Winzling Snob. Und am 6.8. nach ein paar Wartetagen in Tönning, am 44. Törntag und 24. Segeltag waren die 48 sm bei schwachwindigem SW in zehn Stunden bis Husum geschafft. Es war eher eine Kaffeetour als eine Strapaze. Man muss nur warten können, bis Wind und Wetter passend sind.

Es geht also doch noch! 

Bericht von Mia und Gyde Hansen:

Hafentageregatta 2010

Um 12:00 Uhr haben sich die Husumer Opti-Kinder am Hafen getroffen, um die Husumer-Hafentage-Regatta zu starten. Beim Aufriggen trafen immer mehr Kinder ein. Darunter auch eine Amrumerin und 3 Sylter (die Sylter kamen nur zur Paddelregatta). Dann ging es endlich los: Flaute! Das Regatta-Feld war schon kurz nach dem Start festgelegt. Am Ende der ersten Regatta war Jan Rost 1., Friederike Rost 2. und Gyde Hansen 3. Beim zweiten Lauf war dann schon viel mehr Wind und es machte auch gleich doppelt so viel Spaß. Dieses Mal legte Jan einen Superstart hin, aber Gyde Hansen und Friederike Rost überholten ihn. Plötzlich war Gyde Hansen die erste und so blieb es. In der Gesamtwertung war Gyde Hansen auf dem 1ten Platz, Jan und Friederike Rost belegten die Plätze 2 und 3. Jan und Friederike waren nach 2 Durchgängen punktgleich mit Gyde.

Nach der Paddelregatta im Binnenhafen und der Siegerehrung vor dem Rathaus aßen wir alle Hotdogs im Seglerverein. Es hat sehr viel Spaß gemacht.

Bei der Paddelregatta belegte das »Rostboot« mit Friederike, Jan und Felix den 1ten Platz. 🍀





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
– ein Erlebnis für echte **"Meerjungfrauen & Seebären"**!

Ganz viel Wellness auch als **Geschenk-Gutschein!**

Lundenbergsand Hotel und Spa – Simonsberg
Monika & Bernd Peters T: 04841/8393-0
www.Hotel-Lundenbergsand.de

Heiko Steppat segelt die Heverregatta 2010

Unsere traditionelle Heverregatta mit anschließendem Vereinsfest fand in diesem Jahr am 19. Juni statt. Nachdem ich zuvor in Kiel, Helgoland und Fehmarn vergeblich versucht habe, eine Wettfahrt zu gewinnen sollte nun auf der Hever der ganz große Wurf gelingen. Um ganz sicher zu gehen, habe ich mein Boot auf der Ostsee liegen gelassen und habe auf der ‚Dieksand‘ angeheuert. Ein Boot mit ausgesprochen guten Starkwindeigenschaften und einem zu allem entschlossenen Kapitän, der schon so einige Rennen auf der Hever gewinnen konnte.

Mit uns haben 13 weitere Boote gemeldet, die sich nach einem ausgiebigen Frühstück im Vereinsheim am frühen Morgen auf den Weg an die Startlinie machen. Wie schon im Vorjahr zeigt sich die Hever von ihrer rauen Seite. Bei westlichen Winden um 6 arbeiten wir uns bis zur Tonne 43, die wir als erstes Boot im Feld runden. Zwar sind die Boote der ersten Gruppe

schneller als wir, aber sie müssen auch ein Stückchen weiter nach draußen. Unsere Gruppeneegner sind uns dicht auf den Fersen, dem Siegeswillen unseres Kapitäns können sie am Ende aber nichts mehr entgegen setzen.

Auch die Bajazzo von der Insel Föhr, Rebell von Hallig Hooge und unsere Pella können ihre Gruppen gewinnen.

Kein so glückliches Händchen hat die Besatzung der ‚Sveto‘. Sie läuft auf Grund und muss eine Weile warten bis es weiter geht. Mit Ausdauer, guter Seemannschaft und dem ersten auflaufenden Wasser gelingt es aber auch ohne Motorkraft frei zu kommen, so dass die Wettfahrt anschließend fortgesetzt wird. Für einen der vorderen Plätze reicht es diesmal aber nicht. Lohn für die Mühe ist der Trostpreis für das letzte gezeitete Boot. Das kann im nächsten Jahr noch besser werden. ⚓

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

Heverregatta 2010

Gruppe 1

Bahn				1	Startzeit	12:00	Uhr		
					Bahnlänge		28,2		
Name der Yacht	Bootstyp	Yardstick	Steuer-mann	Verein	Ziel-einlauf	ges. Zeit	berechn. Zeit	Pl.	
Bajazzo	J109	89	Kai Kröger	FKK/WYC	15:48:10	3:48:10	4:16:22	1	
Matje-Floris	Luffe 37	94	Thomas Stührk	MSV	16:09:17	4:09:17	4:25:12	2	
Beautyfield	Grand So	93	Bernd Schönfeld	Sylt	16:09:23	4:09:23	4:28:09	3	
X-mal	X99	91	Hargen Johansen	HSrV	16:12:31	4:12:31	4:37:29	4	

Gruppe 2

Bahn				2	Startzeit	12:00	Uhr		
					Bahnlänge		22,6		
Name der Yacht	Bootstyp	Yardstick	Steuer-mann	Verein	Ziel-einlauf	ges. Zeit	berechn. Zeit	Platz	
Dieksand	Oceanis 361	105	Ekkehard Papke	HSrV	15:20:13	3:20:13	3:10:41	1	
Gyde	Hanseat 66KS	109	Jörg Hansen	HSrV	15:54:14	3:54:14	3:34:54	2	
Auszeit	Duetta 94	107	Bernd Peters	HSrV	16:01:07	4:01:07	3:45:21	3	

Gruppe 3

Bahn				3	Startzeit	12:00	Uhr		
					Bahnlänge		14,4		
Name der Yacht	Boots-typ	Yardstick	Steuer-mann	Verein	Ziel-einlauf	ges. Zeit	berechn. Zeit	Platz	
Pella	30er	109	Heiko Cunze	HSrV	14:12:19	2:12:19	2:01:23	1	
Quo Vadis	Parker Super Seal	111	Heike Krüger	AYC/ASRV	14:19:25	2:19:25	2:05:36	2	
Windwanderer	HR Monsum 31	113	Christian Meltzer	HSrV	14:23:19	2:23:19	2:06:50	3	
Japsand	Friendship 27	115	H. A. Nachtigall	HSrV					

Gruppe 4

Bahn				2 kurz	Startzeit	12:00	Uhr		
					Bahnlänge		15,6		
Name der Yacht	Boots-typ	Yardstick	Steuer-mann	Verein	Ziel-einlauf	ges. Zeit	berechn. Zeit	Platz	
Rebell	Rebell Siaskip	116	H Diedrichsen	HSCH	14:33:22	2:33:22	2:12:13	1	
Mucki	Sirius 26	117	Bernd		14:35:19	2:35:19	2:12:45	2	
Sveto	Sund 27	118	Martin Erichsen	HSrV	16:21:38	4:21:38	3:41:43	3	

Auto-Zentrum Dawartz GmbH & Co. KG



VOLVO PKW +
VOLVO PENTA

Vertragshändler u.
Vertragswerkstatt

Schleswiger Chaussee 38
25813 Husum
Tel. 04841-72860 www.auto-dawartz.de

Ergebnislisten Friesencup 2010

Platz	Bootsname	Gruppe	WYC	Amrum	SYC	HsrV
1	Bajazzo	1	40	40	40	28
6	Jasu	1	32		36	
2	Beautifieldt	1		38		24
3	Njassa	1	38			
4	Jubilee	1	36			
5	Fuchur	1		34		
7	Luise	1		30		
8	Matje Floris	1				26
9	Bleifrei	1		24		
10	X-mal	1				20
11	Somerinj	1	20			

Platz	Bootsname	Gruppe	WYC	Amrum	SYC	HsrV
1	Thalassa	2	28	26	26	
2	Faxe	2	24	22	32	
3	Dwarslöper(Uli	2	34	36		
4	Quo Vadis	2	26			32
5	Dieksand	2				40
6	Pella	2				38
7	Pocahontas	2			34	
8	Tjorven	2	30			
9	Gyde	2				22
10	Gräte	2	22			
11	Auszeit	2				18
12	Rümdriewer	2	18			
13	Swantje	2	14			
14	Tigress	2	10			
15	Carpe Diem	2	10			
16	C'est la Vie		10			
17	Olix	2	10			
18	Nereus	2	10			
19	Sylt	2	10			

Platz	Bootsname	Gruppe	WYC	Amrum	SYC	HsrV
1	Rebell	3	16	32		36
2	Mucki	3			22	34
3	Windwanderer	3				30
4	Tine	3		28		
5	Avalon	3			28	
6	Sveto	3				16
7	Wind	3	12			
8	Troll	3	10			

Lea Raab erzählt von ihren Eindrücken:

Meine erste Regatta in Meldorf



Hej, ihr da draußen. Ich möchte Euch von meiner ersten Regatta in Meldorf erzählen.

Alles begann so:

Ich bin mit den Rosts nach Meldorf gefahren. Als wir angekommen sind, haben wir erstmal unsere Boote aufgeriggt. Ich bin Knut gefahren.

Während ich mein Boot aufgeriggt habe, gab Jörg mir meine neuen Knieschützer. Dann hat er mich noch nach meinem Geburtsdatum gefragt und ist zur Anmeldung verschwunden.

Ich habe Knut fertig aufgeriggt.

Danach haben Friederike und ich uns umgezogen und sind zum Steg gesegelt. Dann ging es los: Der Regatta-leiter hat erzählt, welche Route wir segeln sollten und wie viele Runden.

Als erstes war die Gruppe »A« dran. Ich habe Friederike ganz doll angefeuert.

Aber zwischendurch fühlte ich mich komisch. .. So, als ob ich nicht segeln wollte. Ich hatte Angst, irgendwo gegen zu fahren. Aber da war ja nirgendwo etwas, wo ich gegen fahren konnte (außer den Tonnen und ein paar Pollern). Ich wollte einfach nicht. Und so saß ich auf dem Steg und habe mich gelangweilt und zugeguckt.

Inzwischen waren die Jollen dran und dann wieder die Gruppe »A« der Optis. Zwischendurch haben Birgit und Jörg versucht, mich aufzumuntern. Da fühlte ich mich stark, aber ich hatte immer noch Angst.

»Gruppe B fertig machen zum Start« rief der Mann ins Megaphon.



Da kamen Friederike und Jörg zu mir und haben es tatsächlich geschafft, mich zu überreden. Dann bin ich die 2 Runden gesegelt. Jörg, Friederike und Birgit und die anderen haben mich angefeuert. Aber als ich zur ersten Tonne kreuzen sollte, lief es nicht so gut.

Da bin ich nämlich immer in den Wind gesegelt, obwohl ich das gar nicht wollte. Dann kam sogar das rote Rettungsboot und hat mir mit Tipps geholfen. Als es dann immer noch nicht geklappt hat, hat der Mann im Rettungsboot gefragt, ob er mich abschleppen sollte?

Ich antwortete dann: »Nein, das schaffe ich schon!« Und kurz darauf habe ich es geschafft. Dann kam ich Stück für Stück voran und bin die Runden zu Ende gesegelt.

»Bitte behindert nicht den Opti« habe ich manchmal von dem Mann am Megaphon gehört.

Das fand ich gut, so konnte ich die Runde in Ruhe zu Ende segeln. Am Ende, als ich über die Ziellinie gesegelt bin, hat es gejubelt – auf dem Steg und der Mann hat sogar getrötet mit seinem Megaphon, als ich durchgekommen bin. Da war ich stolz auf mich!

Dann war wieder die Gruppe »A« dran. Und dann wieder wir, also die Gruppe »B«. Und da wurde ich nicht 11te von 11 Teilnehmern, sondern 10te von 11! Da war ich sehr glücklich. Dann sind nur noch die Jollen gesegelt und danach war es auch zu Ende. Ich bin mit Birgit, Jörg, Torge und Dennis nach Hause gefahren. Jörg hat mir noch einen Döner ausgegeben, weil ich



das so toll gemacht habe. Dann war der nächste Tag da und Birgit holte mich von zu Hause ab.

Friederike und ich haben uns umgezogen und sind zum Steg gelaufen.

Dieses Mal war die Gruppe »B« als erstes dran.

Ich fuhr neben der Startlinie hin und her – dann ging es los: Alles lief

gut. Auch die anderen 2 Regatten sind richtig gut gelaufen. Dann war es Zeit für die Preisverleihung.

Ich wurde 10te von 11 und habe eine Medaille bekommen. Ich war sehr glücklich und habe nur gelächelt. Dann haben wir noch ein paar Fotos gemacht und sind nach Hause gefahren.

Das war meine erste Regatta! ⚓

Aufgeschrieben von Rüdiger Junior:

Radbod's Sommerreise 2010

Husum – NL – B – FR – GB – London und zurück

Die Idee nach London zu segeln hatten Irmi und ich schon lange. Besondere Beziehungen zu Großbritannien bestehen seit unserer Jugend. Irmi lebte als au pair ein halbes Jahr in London als sie 17 war. Zu ihrer »au pair family« hat sie über 40 Jahre Kontakt gehalten und wir haben uns immer wieder gegenseitig besucht. Ich war während meines Studiums mehrfach in England und Wales. Unsere Hochzeitsreise haben wir nach England – Schottland – Wales gemacht. Unsere Tochter Sünje hat 5 Jahre in England gelebt und studiert. Man kann unsere Familie also getrost als anglophil bezeichnen.

Der Plan besteht also schon lange, ernst wird der Gedanke im Laufe des Jahres 2009! Wir wollen aber nicht mal eben direkt nach London und wieder zurück, und das womöglich noch in möglichst kurzer Zeit, sondern wir wollen daraus eine Sommerreise machen. Der Plan ist, ich segele mit »jemandem« über Ostfriesland, Niederlande, Belgien, Frankreich hin – der »jemand« fliegt von London zurück – Irmi kommt mit dem Flieger nach London und wir segeln den Weg zurück. Der »jemand« muss gefunden werden. Er muss Zeit haben, segeln können und es 4 Wochen mit mir (!) aushalten können. Meine 1. Wahl fällt auf Muscher Blatt und er beteuert, es 4 Wochen mit mir auszuhalten. Für die Rücktour, besonders für die Kanalquerung, wünscht sich Irmi einen 3. Mann an Bord. Auch da können wir unsere 1. Wahl für uns gewinnen: Es ist Michael Harboe!

Die Vorbereitungen beginnen im Herbst 2009. Den ersten Überblick

über unser Reisegebiet verschaffe ich mir über das Internet. Zu empfehlen ist die website <http://marinas.com>, eine Kombination aus google earth und elektronischem Hafenhandbuch. Das längste Transitland auf dem Weg nach London sind die Niederlande, und die Niederländer haben schier unbegrenzte Informationen bezüglich Wassersport und Schifffahrt im Internet. Eine sehr ergiebige Quelle sind die Broschüren von www.varendoejesamen.nl. Für 10 Regionen der Niederlande drucke ich mir die »Knooppunten voor de recreatievaart en de beroepsvaart« aus. Ich besorge mir aktuelles Kartenmaterial: BSH Sportbootkartensätze, Niederländische Sportbootkartensätze, British Admiralty Leisure Chart Folios und für den Plotter C-Map »North-West Europe Coasts«. Handbücher und Stomatlanten tragen zur Vorbereitung bei. Aus diesen Quellen stelle ich mir dann mein eigenes »Streckenhandbuch« zusammen. Es enthält gegliedert nach Etappen und möglichen Alternativen Informationen über benötigte Seekarten, Wetterberichtsfrquenzen und -sendezeiten, Revierfunkzentralen und deren Sendekanäle und -zeiten, Tidenzeiten und -ströme, Entfernungstabellen für unterschiedliche Routen, UKW-Kanäle und Anrufverfahren mit den Hafengebäude- bzw. Revierfunkstellen, Hafenpläne, Schleusenzeiten usw. usw.

Wegen der großen Tidenhübe in England besorge ich zusätzlich zu dem vorhandenen Tauwerk noch vier 20m-Leinen. (Haben wir nicht gebraucht! Überall Schwimmstege!)

Vorgeschrieben für das Seegebiet vor Maas und Schelde ist ein leistungsfähiger Radarreflektor.

Für Wetterinformationen installiere ich an Bord einen »Navtex-Empfänger« und auf meinem Notebook das Wetterprogramm »U-grip«. Damit ich die Wetterdaten für »U-grip« auch empfangen kann, schaffe ich mir einen »O2 Internetstick« an. Das Notebook erhält noch ein weiteres Programm: »Tide-plotter« von Belfield Software, ein Programm aus dem man für alle europäischen Tidenhäfen die täglichen Gezeitenkurven bis zum Jahr 2012 abrufen kann.

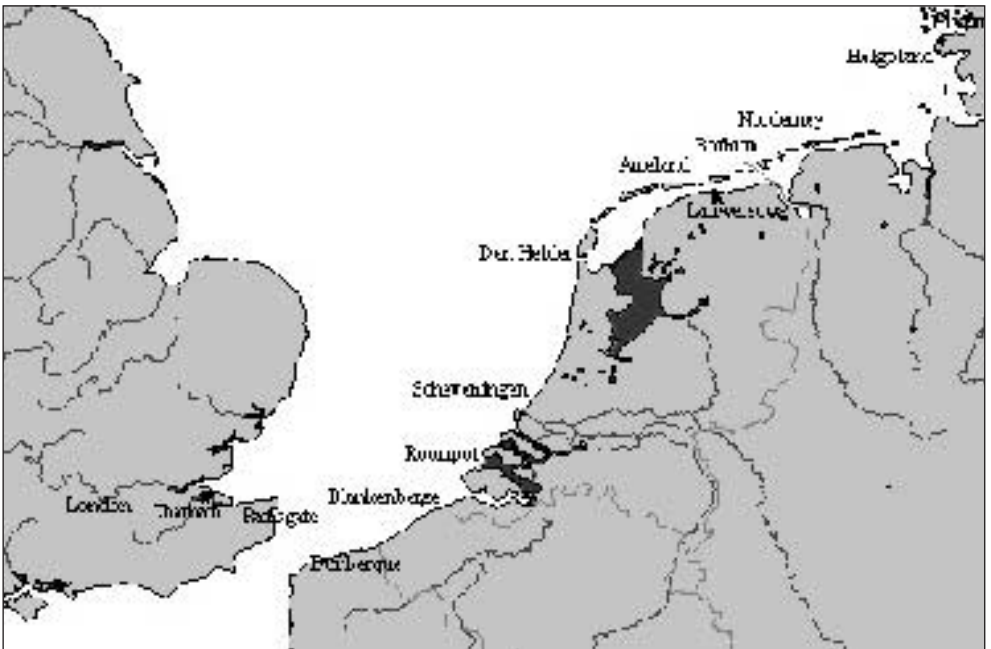
Die Proviantierung ist nur auf die ersten paar Tage ausgelegt, da wir ja abends immer einen Hafen haben wollen und, so denke ich, leicht mal eben einkaufen können. Falsch gedacht! Die Einkaufsmöglichkeiten liegen fast nie in Griffnähe der Häfen oder wir kommen zu spät an.

Radbod's Bordapotheke wird auf Verfalldaten der Medikamente überprüft und der Reise angepasst.

Die Vorbereitungen laufen bis zur letzten Stunde. Zum Schluss backe ich noch 30 Frikadellen für die ersten paar Tage als »Naschi« für unterwegs!

Die Hinreise beginnt einen Tag eher als geplant. Für das Wochenende ist schlechtes Wetter angesagt, Muscher kommt schon Donnerstag an und wir wollen weg von der Kante.

Am Freitag 11.6. 2010, 4.00h nachts, »Leinen los« Husum. Kalt, grau, ungemütliche 5° Lufttemperatur. SW 3-4. Volle Kledage: Lange U-Hose, dicker Pullover, Ölzeug bis an die Ohren. 1 Stunde vor Helgoland: Pottendicker Nebel! Groß runter, kleinste Fahrt, Ausguck bis die Augen tränen. Von Helgoland sehen wir als erstes das Oberland, die Düne ist nur zu erahnen, dicke Suppe bis zum Schluss. Ich habe mich am Tag vorher im NO-Ha-



fen angemeldet. Fest 11.45h. 48 sm. Das Wochenende bringt das vorhergesagte Wetter: 2 Tage eingeweht.

2. *Etappe Mo 14.6.*: Norderney. Helgoland ab: 5.25h nachts. Norderney fest: 13.00h. 45 sm. Essen – einkaufen – Kneipengang – Seemannsgarn an Bord – zu Bett!

3. *Etappe Di 15.6.*: Borkum, Port Henry. Leinen los Norderney: 11.00h. Port Henry fest: 15.00h, 27sm.

4. *Etappe Mi 16.6.*: Lauwersoog / NL. Leinen los Borkum: 11.00h. Wir haben in einer Tide auf einer Strecke von ca 34sm 3 Wantjis (Wattenhochs) zu überwinden, optimales Timing, auf keinem Wantij Grundberührung.

Lauwersoog, Robbengatsluis: 16.00h, Liegeplatz Noordergat Marina gleich um die Ecke.

5. *Etappe Do 17.6.*: Ameland. Herrliches Segeln im Watt aber immer noch lausekalt! Ameland/Nes fest: 15.30h, 22sm.

Für die nächsten Tage Schietwetter angesagt. Freitag kalt, Regen, 7 Bft. Samstag das gleiche in grün.

Sonntag, es flaut langsam ab. 3 Tage auf Ameland eingeweht!

6. *Etappe Mo 21.6.*: Den Helder außen rum. Leinen los Ameland: 5.30h nachts. Wetter: W 5, Regenschauer, grobe See. Im Seegat zwischen Ameland und Terschelling wird's dann rau. »So hatte ich mir meine Dusche heute eigentlich nicht vorgestellt!« O-Ton Logbuch-Muscher: »... es rollt, es stampft und es bleibt kalt.« Wir können anliegen, vorbei an Terschelling, Vlieland und Texel über Molengat und Marsdiep nach Den Helder, 65sm. 16.00h fest Marine-Yachthafen Den Helder. O-Ton Logbuch: »- gruseliger Hafen, Umgebung gruselig – Essen gruselig, aber: man gewöhnt sich an Allem, auch an dem Dativ!« Den bisherigen Teil des Törns habe ich schon

mehrfach besegelt. Für mich beginnt jetzt eine Küste, die ich noch nicht kenne.

7. *Etappe Di 22.6.*: Ijmuiden? Scheveningen? Abgelegt Den Helder 6.15h wieder nachts! Wetter: Sonne – kalt – Flaute von vorn. Die Küste von Den Helder bis Scheveningen erweist sich als ausgesprochen langweilig. Stundenlang der gleiche Dünenblick ab und zu unterbrochen von absolut hässlichen Ferienhochhaussiedlungen. Als wir uns Ijmuiden nähern, ist es erst Mittag. Also weiter nach Scheveningen. Nach ca. 60sm um 16.45h fest. Scheveningen ist schön,

O-Ton Muscher: »... ein toller Stadthafen mit tollen Restaurants in der Hafenzeile. Haben exzellent gegessen und den Abend genossen. (Aber) Morgen vermutlich: Früh aufstehen – dicke Pelle an – ab nach Roompotsluis«

8. *Etappe Mi 23.6.*: Roompot Marina. Leinen los Scheveningen: 6.10h nachts. Gegen 8 Uhr nähern wir uns Maas Entrance. Maasgeul ist Zufahrt der Großschiffahrt nach Hoek van Holland, Europoort und Rotterdam. Um dieses Fahrwasser zu kreuzen ist ein Korridor »Aanbevolen Oversteekplaats voor pleziervaartuigen / Recommended crossing for small craft« eingerichtet an dessen Beginn man sich über UKW bei den Radarlotsen von Maas Entrance melden und während der Durchfahrt des Reviers Hörwache gehen muss.

Auf der Südseite von Maasgeul begegnen uns imposante Spülbagger, die offshore Sand aufnehmen, dann an die Küste fahren und dort ihre Ladung über einen großen Rüssel am Bug an Land »speien«. Dort ist eine gewaltige Erweiterungsbaustelle für den Tiefwasserhafen Europoort/Maasvlakte.

Danach wird es erst mal wieder langweilig. Dann das gewaltige Oos-



terschelde-Sperrwerk! Die Schleuse von Roompot wirkt dagegen fast mickerig. Um 13 Uhr geschleust, übrigens keine Menschenseele zu sehen. Alles fernbedient und über Videokameras kontrolliert. 13.30h fest Roompot Marina, 50sm. Eine Ferienhausanlage mit großer Marina «in the middle of nowhere» und dem Charme der 1970er Jahre. Aber technisch und organisatorisch alles perfekt.

9. *Etappe Do 24.6.*: Blankenberge / Belgien. Ablegen 6.15h, ausschleusen 6.50h. Windvorhersage: SW 2-4 L, Generalkurs: SW! Also segeln wir zunächst »vollzeug«, dann arabisch! Das TSS Westerschelde ist genauso hochfrequent von »Ozeanriesen« befahren wie Maas Entrance, allerdings ohne die besonderen Reglementierungen.

Endlich haben wir Sommer! Keine »lange Elly« und kein Ölzeug mehr! Stattdessen Sonnencreme mit hohem Lichtschutzfaktor.

Vorbei an Zeebrügge. Dann kommt Blankenberge in Sicht. Wir sind von den niederländischen Ferienwohnungsilos ja schon einiges gewohnt, aber die »Seafront« von Blankenberge übertrifft an architektonischer Leistung alles was der Liebe Gott verboten hat!

Fest Blankenberge 12.00h, 36sm. Die Marina ist modern und großzügig. Die Stadt Blankenberge, hinter der

hässlichen Seafront, ist ein hübscher, alter Badeort mit netten Geschäften und Restaurants und verträumten Biergärten in Hinterhöfen. Ein Trapistenbier gönnen wir uns beim Landgang (oder auch 2?). Voorsicht die Flüssigkeit hat's in sich, aber lecker!

10. *Etappe Fr 25.6.*: Dunkerque / Frankreich. Leinen los 8.00h!!! Endlich mal 'ne menschliche Zeit! Wetter: Klara strahlt vom Firmament! Windvorhersage: SW 1-3, unser Kurs führt zwischen der Küste und den »Flämischen Bänken« nach SW! Also setzen wir »Volvo-Sails«.

Vorbei an Oostende (9.25h), Nieuwpoort (10.35h) passieren wir um 11.45h die belgisch-französische Grenze. Flaggenparade, B runter F hoch. Muscher singt die Marseillaise!

Schon viele Meilen vorher kündigt sich Dünkirchen durch eine große schmutzig-orange Rauchwolke an, Ausstoß etlicher Schloten der chemischen Industrie.

Um 13.25h passieren wir nach 36sm das imposante Molenfeuer der östlichen Hafeneinfahrt von Dünkirchen und machen bald darauf im Yachthafen Grand Large fest.

11. *Etappe Sa 26.6.*: Ramsgate. Reise! Reise!: 4.30h, wieder nächtens! Ablegen: 5.35h. Windvorhersage: SW 1-3, also wieder Flaute von vorne.



Der direkte Weg von Dunkirk nach Ramsgate würde uns durch 2 Verkehrstrennungsgebiete führen. Deshalb wählen wir den Kurs zunächst entlang der franz. Küste bis wir um 8.35h bei To Ruytingen SW das TSS Dover Strait erreichen. Von hier steuern wir am Kompass einen Kurs von 310° , d.h. Kielrichtung genau rechtwinklig zum TSS. Da zu der Zeit der Strom W setzt haben wir einen KüG von 290° . Die »Gegner« kommen von Bb. Um 9.35h haben wir die NE Lane überquert, jetzt kommen potentielle Kollisionsgegner von Stb. Um 9.55h haben wir die SW Lane durchfahren, 9sm WüG, der Strom hat gut mitgeschoben. Es herrscht reger Großschiffsverkehr. Muscher schreibt ins Logbuch: »Viel Betrieb«. Hier sind im Durchschnitt 400 Schiffsbewegungen pro Tag, aber keiner ist uns näher als 1sm gekommen. Mit AIS kann man die Passierabstände immer genau sehen. Später hat mir ein Berufsseemann erzählt, dass die Großschiffe in ihrem Navigations-

system eine sogenannte PCA-Funktion haben (PCA = Point of closest approach), die automatisch einen Passierabstand von 1sm zu dem potentiellen Kollisionsgegner einhält.

Um 10.10h erreichen wir die To SW Goodwin. Jetzt aber erst mal Flaggenparade – Froschfahne runter, Union Jack hoch. Wir sind in englischen Gewässern!

Inzwischen ist die Sonne verschleiert, es ist diesig, von den »White cliffs of Dover« ist kaum was zu sehen. Wir laufen westlich der Goodwin Sands Richtung Norden.

Nachdem »Ramsgate Port Control« uns über Funk »permission to enter« gegeben hat, laufen wir nach 51sm um 12.20h in den »Royal Harbour« ein. Über Funk bekommen wir einen Liegeplatz angewiesen.

Jetzt gibt's aber als erstes einen mächtigen Festmacherdrink – England ist erreicht!

Wir haben eine Pause redlich verdient! Zwei Hafentage sind geplant.



Sonntag und Montag: Chillen, Einkaufen, Sightseeing.

Es ist Fußballweltmeisterschaft. Sonntag spielt England gegen Deutschland. In der Stadt laufen die englischen Fans schon mittags in voller »Kriegsbemalung« rum. Anweisung von Sünje: »Geht heute Abend auf keinen Fall in ein Pub!« Für alle Fälle nehmen wir auch unsere deutsche Flagge weg. Trotz der englischen Niederlage bleiben die Engländer uns wohlgesonnen.

12. Etappe Di 29.6.: Gillingham/River Medway. Der Abstecher nach Gillingham ist lange geplant. Dort wohnt Helen, eine Kommilitonin von Sünje.

Leinen los: 7.30h.

Entlang der Südostenglischen Steilküste, hinter North Foreland in die Themsemündung. Um 12.30 bei

Sheerness in den River Medway. Viel Industrie, viel Berufsschiffahrt. 14.00h Gillingham Marina Lock, 40sm. Bester Dockhafen mit allem Service und Versorgung. Abends besucht uns Helen und bringt Vorschläge und Fahrpläne für unser Touristenprogramm mit.

30.6. Besichtigung »Chatham Historic Dockyard«. Über viele Jahrhunderte war Chatham eine der wichtigsten Werften in England. 1570 wurden die "Chatham Dockyards" durch Elizabeth I zu einer königlichen Werft aufgewertet. 1770 gab es in Chatham 4 "slip ways" und weitere 4 große Docks. Rund 1600 Menschen in 26 Berufen arbeiteten zu dieser Zeit in der Werft, auf dem Höhepunkt der napoleonischen Kriege sogar mehr als 2600. Chatham Dockyard wurde 1983 ge-



geschlossen und nach und nach in ein Kriegsmarinemuseum umgewandelt. Sehr beeindruckend!

1.7. Fahrt nach Rochester. Besuch von Cathedral & Castle.

2.7. Mit der Eisenbahn nach Canterbury. Dort war Muscher als junger Mann zur Sprachausbildung und ist jetzt schwer beeindruckt von der Entwicklung der Stadt.

Canterbury Cathedral ist Sitz des Erzbischofs von Canterbury, dem Führer der Kirche von England und der weltweiten anglikanischen Gemeinschaft.

13. Etappe Sa 3.7.: London – Limehouse Marina. 8.15h Leinen los. River Medway abwärts bis Sheerness dann die Themse aufwärts. Viel Großschiffsverkehr und ein Regattafeld von »Thames Barges« auf dem Fluss, sehr viel Industrie und Hafenanlagen auf dem Nordufer.

15.30h, bei Eintritt in »Thames Barrier Control Zone« Anmeldung bei London VTS zur Passage des Sperr-

werkes. London VTS: »Please call again when you have the barrier in sight«. Dann: »Take span Echo, between the green arrows!« Das hätten wir auch so gewusst!

Ein enormes Bauwerk durch das die Tide und der Schiffsverkehr ein- und ausläuft. Bei Sturmflut wird es geschlossen, um London zu schützen.

Dann erscheint die Skyline von London vor uns. Von der Wasserseite ist alles noch beeindruckender. Vorbei am »Millennium Dome« dann sehen wir die Greenwich Marineakademie, das Royal Naval College an der Bb-Seite. Hier müssen wir uns das 1. Mal bei »Limehouse Marina Lock« über Funk melden. Die Antwort: »We are expecting you, Sir!« Oh, das ist aber freundlich, ich hatte uns tags zuvor telefonisch angemeldet. »Please call again when you pass Hilton Ferry!« Hilton Ferry, wo zum Geier ist Hilton Ferry? 1 Meile weiter sehen wir Bb voraus ein großes Banner »Hilton Ferry!« Das wäre geklärt. 2. Anruf an Limehouse. »The lock



is ready to enter. The bridge will be open on your arrival!« Das ist doch mal ein Super-Empfang! Beim Einlaufen stehen 3 Schleusenwärter an der Kante. Je einer am Bug und am Heck und einer an der Kontrollkonsole für die Tore. Beim Schleusen erkennen wir den Grund für diesen Personalaufwand: Die Schleusentore haben keine Klappen um den Wasserstand auszugleichen. Die Tore werden einfach aufgemacht! Bei einem Niveauunterschied von 6m werden die Tore zunächst einen Spalt von ca. 10cm geöffnet. Da schießt einem eine Menge Wasser entgegen. Nach und nach werden die Tore immer weiter geöffnet. Das geht dann ganz schön schnell in die Höhe, aber die 3 »lock keeper« haben alles im Griff. Als wir oben sind bekomme ich einen großen Briefumschlag mit allen Informationen zur Marina und ihrer Umgebung, auf der Rückseite ist ein Lage-

plan der Marina. Unser Liegeplatz und der Weg dorthin sind eingezeichnet. »Have a nice stay!« Welch ein freundlicher Empfang! Was für'n Service! Wir sind begeistert.

Um 16.25h, nach 49sm Leinen fest in London – Limehouse Marina, 1 ? sm vor der Tower Bridge. Wir haben das Ziel der Reise erreicht! 13 Etappen und 563sm haben wir seit Husum zurückgelegt.

Die Cruising Association, das englische Gegenstück zu unserer Kreuzer-Abteilung, hat in Limehouse Marina ihre Zentrale. Als Muscher und ich abends in ihrer Bar essen, kommt ihr Vorsitzender zu uns an den Tisch, erkundigt sich nach unserem Wohlbefinden und wünscht uns einen angenehmen Aufenthalt. Das nenne ich Gastfreundschaft!

Der Hafen ist super. Pontons mit Fingerstegen. Strom und Wasser di-



rekt vor der Nase, Duschen, Waschmaschine und Trockner im Servicegebäude alles im Preis (25,-? ca. 30,-€ pro Tag) enthalten.

Um das Limehouse Basin sind die historischen Lagerhäuser zu modernen Appartements umgebaut worden. Wo man nichts mehr retten konnte hat man Appartementblocks in Form des Thames Barrier gebaut. Die U-Bahnstation ist 10min zu Fuß entfernt. Zwei Stationen mit der U-Bahn und man ist im Herzen Londons.

Am nächsten Vormittag machen wir einen Spaziergang zu den nahen St. Katharine Docks. Wir schlendern, wie hunderte andere Touristen auch, durch die Marina. »Armani«, »Burberry«, »Chloe«, »Dunhill«, »Escada« ... ich könnte das gesamte ABC durchgehen, alle TopMarken haben hier ihren Shop. Welch tolle »location«! Nach Rücksprache mit Irmi und der Hafenmeisterin

von Limehouse Marina, beschließen wir dort zu bleiben und auf St. Katharine Docks, »London's premiere luxury yacht Marina«, zu verzichten.

Von nun an ist »Sightseeing« und »Chillen« angesagt. Muscher kauft sich für Donnerstag ein Flugticket nach München, und wir beide lassen es uns in London gut gehen.

Nach seiner Abreise mache ich Inventur, Washtag und Hausputz. Bei Anreise von Irmi ist »Radbod« für die Rückreise nach Deutschland gerüstet.

Ich habe ja auch noch offizielle Aufträge von meinen Vorsitzenden: Übergabe der Vereinsstander. Am Freitagvormittag mach ich mich »in vollem Wicks« auf den Weg zur »Cruising Association« und übergebe die Stander des Husumer Segler Vereins und des Hallig Segel Club auf Hooe an die »General Secretary« Wendy Hodkinson: »Give my regards to your chairmen!« Also: Har-



gen, Werner, »Herzliche Grüße« von der englischen Kreuzerabteilung. Am Samstagabend hängen die beiden Ständer über der Bar im CA-House.

Montagmittag hole ich Irmi und Michael von Victoria Station ab. Die nächsten Tage Shopping und Sightseeing vom Feinsten. Am Donnerstag bekommen wir Besuch von Irmi's »au pair family«. Emma, Irmi's au pair Kind, hatte ich zuletzt gesehen als sie 13 war. Jetzt kommt sie als 49jährige Mutter mit ihren beiden Kindern und ihrer Mutter zu uns an Bord. Ein schönes Erlebnis für uns alle.

Rückreise, 14. Etappe Sa 17.7.: Ramsgate. Leinen los Limehouse Marina: 6.42h. Zum Abschied gibt's von den lock keepern die aktuelle Wettervorhersage schriftlich! Ich kann mich nur wiederholen, welch ein Superservice! Wenn noch mal London, dann auf jeden Fall nach Limehouse Marina!

Der Blick zurück: Tower Bridge, Greenwich, Millenium Dome, die Sky-

line der Docklands, Thames Barrier, war schön hier!

Wetter: Sonne – leichter SW – aber kalt. 11.30 River Medway querab. Es brist auf bis 6 Bft., es wird grau am Himmel.

15.35h runden wir Foreland Point. Jetzt wird's etwas weniger Wind, aber ruppiges Wasser.

17.00h haben wir von Ramsgate Port Control »permission to enter«, für die morgige Kanalquerung noch mal an die »fuel barge« Brennstoff bunkern, 17.35h, 70sm, fest Royal Harbour, Ramsgate.

15. Etappe So 18.7.: Dunkerque. 10.10h Ramsgate ab. Wetter: Sonne – S 6!

11.45h LV E Goodwin.

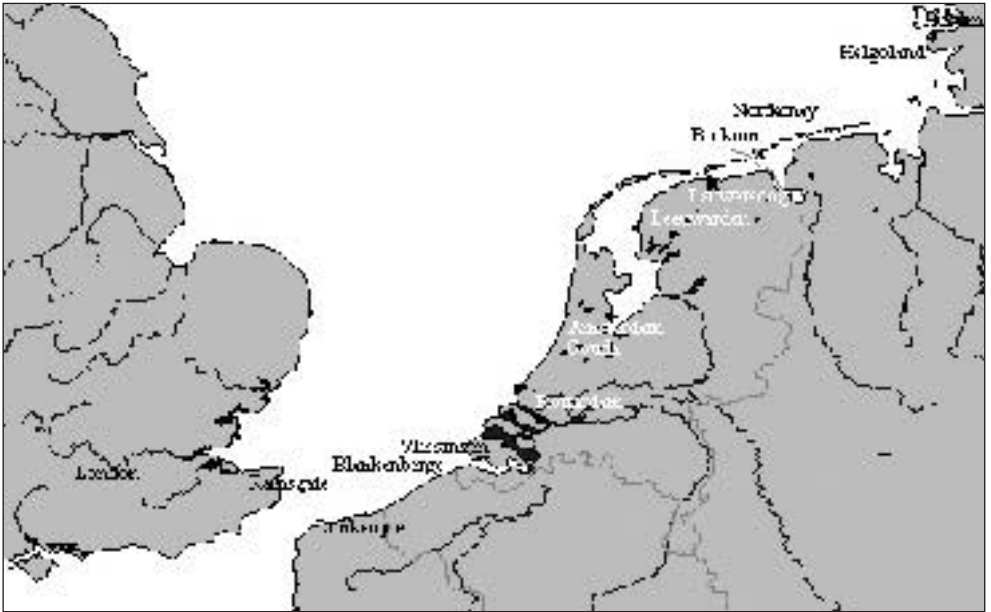
12.05h TSS Dover Strait SW Lane. KK 130°.

Viel Verkehr, aber wie auf der Hinreise alles problemlos.

12.30h TSS NE Lane

13.15h TSS passiert – Kurs To Dyck

17.30h Dunkerque fest, 50sm.



16. *Etappe Mo 19.7.:* Blankenberge. Ab Dunkerque: 12.45h. Wetter: Sonne – Wind NO 2! Pünktlich zur Rückreise dreht der Wind! Also wieder Flaute von vorne. Deutlich mehr Sportbootverkehr als auf der Hinreise, ist ja jetzt auch Urlaubszeit. Die Küste ist genauso hässlich wie auf der Hintour. Vorbei an Nieuwepoort und Oostende. 19.15h fest Blankenberge, 36sm. Welch ein Unterschied zum Juni: Ab Hafeneinfahrt lange Schlangen von Yachten auf der Suche nach Liegeplätzen, 4er Päckchen quer hinter den Boxen, aber wir ergattern noch einen Boxenplatz in der hintersten Ecke.

17. *Etappe Mo 20.7.:* Vlissingen. Leinen los Blankenberge 10.30h. Wetter: Diesig, sehr warm – Wind O 2.

Zeebrügge querab 11.30h.

Westerschelde passiert 11.55h.

12.05h plötzlich Maschinenalarm, Motor überhitzt, das gesamte Kühlwasser übergekocht! Zum Glück sind wir außerhalb des Fahrwassers, bei

20m Wassertiefe Anker geworfen. Die üblichen Fehlermöglichkeiten (Seewasserfilter, Impeller, Schläuche) abgesehen. Nichts gefunden! Der Meister von VOLVO-Dawartz in Husum gibt uns telefonisch den Rat, den Wärmetauscher zu kontrollieren. Nach 2Std. füllen wir das Kühlwasser auf und fahren vorsichtig nach Vlissingen. Segeln geht nicht, weil wir inzwischen keinen Wind und Strom gegenan haben. Der Motor wird jetzt hauptsächlich über den Frischwasserboiler gekühlt.

Yachthafen VVW Schelde, Vlissingen fest: 17.00h, 23sm.

Dort bauen wir den Wärmetauscher aus. Die einzelnen Röhren sind von innen absolut sauber. Aber von außen hat sich ein dickes Gelee darum gelegt, Ausfällungen des Frostschutzmittels. Mit Bürste und warmem Wasser entfernen wir die Gallertmasse. Wärmetauscher wieder einbauen, fertig! Das ist mir eine Lehre. Ich werde zukünf-

tig alle paar Jahre den Wärmetauscher kontrollieren.

Di. 21.7. Michael mustert ab. Er hat Termine in der Heimat. Als Lokführer hat er natürlich einen Freifahrtschein für die Eisenbahn.

Irmi und ich machen einen Hafentag. Angesichts der unübersichtlichen Wetterlage beschließen wir in die »Staande Mastroute« zu gehen.

Am nächsten Tag gehen wir durch den Kanaal dor Walcheren, Verse Meer und die Osterschelde nach Sint

Annaland. Welch ein schöner Name, aber leider ein nicht so schöner, eher steriler Hafen. In zwei Tagen durchqueren wir die Provinz Zeeland mit Verse Meer, Osterschelde, Krabbenkreek, Volkerak und Hollandsdiep. Alles weite Wasserflächen des Rheindeltas mit Gezeiten, durch die Bauwerke des Deltaplans zwar gebremst, aber die Tide ist spürbar. Die Holländer haben hier eine wunderschöne Landschaft und ein tolles Segelrevier geschaffen!



Weiter geht's über die großen Wasserwege Dordtse Kil, Oude Maas, Noord, Hollandse IJssel vorbei an den Städten Dordrecht, Papendrecht, Krimpen aan den IJssel. Man spürt die Nähe von Rotterdam, dem größten Seehafen Europas. Riesige Binnenschiffe verkehren in diesem Gebiet, dagegen sehen die Feeder-Schiffe, die wir von Elbe und NOK kennen, wie kleine Kümos aus.

Nach 3 Tagen im Binnenland erreichen wir Gouda. Dort bekommen wir wieder Mannschaftszuwachs. Sünje & Marco reisen von Hamburg mit der Eisenbahn an.

In Gouda liegen wir in einem schmalen Kanal zwischen einheimischen Wohnschuten und durchreisenden Segel- und Motoryachten. Sehr eng, aber auch idyllisch, wie die Laubenpieper!

Von dort weiter durch Alphen a/d Rijn über das Braassemermeer, Ringvaart van de Haarlemmer-meerpolder, durch Haarlem, bei Spaarndam in den Noordzeekanal. Auf diesem Weg vermeiden wir die nächtliche Konvoifahrt durch Amsterdam.

Die Durchfahrt von Haarlem ist so wie sich »Klein Fritzchen« Holland vorstellt! Der Kanal geht mitten durch die Altstadt mit ihren vielen traditionellen Klappbrücken (die Brückenwärterin fährt per »Fiets« von Brücke zu Brücke nebenher) vorbei an den tollen holländischen Giebelhäusern.

amsterdam sixhaven.jpg oder amsterdam sixhaven sw.jpg

Amsterdam: »Nur das Genie beherrscht das Chaos!« nach diesem Motto scheint der Hafенmeister im Sixhaven zu handeln. Einen Hafen, der so mit Yachten vollgestopft wird wie dieser, habe ich vorher noch nicht gesehen. Aber bis nächsten Mittag 12

Uhr ist das Chaos wieder entwirrt und es wird wieder reingestopft was geht.

Es erscheint Rieke! Zum Geburtstag ihrer Schwester kommt sie per Bahn angereist. Wir bleiben 2 Tage und machen Kultur in Amsterdam. Weiter ins Markermeer nach Volendam. Hier verabschiedet sich unser Nachwuchs wieder.

Enkhuizen – IJsselmeer – Lemmer – Prinses Margrietkanaal – Sneekermeer – Leeuwarden – Dokkumer Ie – Dokkumer Djip – Lauwersmeer – Lauwersoog.

Auf dem Weg hatten wir einen sehr romantischen Übernachtungsplatz kurz vor Sneek. Irmi und ich, ganz allein mit Radbod an einer kleinen Kanalinsel »in het midden van nergens«.

»Staaende Mastroute« von Vlissingen bis Lauwersoog / Noodergat Haven: 9 Etappen – 245sm. Es ist der 1. August. Hier war ich mit Muscher vor 6 ? Wochen auf der Hinreise. Jetzt möchte ich auch bald wieder ins heimische Revier. Noch 4 Etappen bis Hooge.

Borkum – Norderney – Helgoland – Hooge.

Samstag 7. 8., ?10 Uhr abends: festmachen, FüÙe hoch! »I've had enough sailing for this summer.«

Am nächsten Morgen erscheint als erster mein Vorsitzender Werner Boyens: »You are welcome!« Einen so freundlichen Empfang hatte ich zuletzt in Limehouse Marina.

Jetzt ist »Chillen« angesagt. Isscha Urlaub! Irmi muss zwischendurch zur Schule! Ich mag gar nicht daran denken was mich wohl zu Hause alles erwartet: Berge von Post! Ein Urwald, der mal ein Garten war! Und dann die Enge eines festen Hauses!





Ferdinand Petersen

HAUS DER SCHÖNEN MÖBEL

Norderstr. 37 • Husum • ☎ 0 48 41 - 29 37 • www.tischlerei-husum.de



Jugendabteilung in 2010

Wir sind jetzt ca. 40 Kinder/Jugendliche und hatten allein dieses Jahr 10 Neuaufnahmen.

Auch in diesem Jahr haben wir wieder mehr als 10 Ausflüge bzw. Regatten besucht und auch eine Hafentage-Regatta ausgerichtet. Dabei hat Familie Reinhold eine nie gekannte Professionalität eingebracht, denn wir begrüßten die Teilnehmer dieses Mal mit einer Anmeldung am Notebook zwecks Auswertung mit Excel und Ausdruck vor Ort. Auch haben wir jetzt eigene Flaggensignale für unsere Hafentage-Regatta. Hier hatte meine Tochter »Gyde« zu meiner Freude ihren ersten großen Regattanerfolg.

2010 ist das Jahr des Torge Erichsen. Er wurde Kreismeister, hat die Wyker Regatta gewonnen und wurde auf der DOM Regatta in Meldorf 2ter in der »A-Gruppe« der Optis. Auf Hooge wurde er sogar »inoffizieller deutscher Meister« (generationenübergreifend). Außerdem hat er erfolgreich als Vorschoter auf der »Tante Schmidt« angeheuert und auch Regatten mit gesegelt. Zu guter letzt wurde ihm als

jüngster Absolvent auf der November-Versammlung sein Sportsegelschein ausgehändigt.

Tim Johannes Peters und Mia Christiansen legten in diesem Jahr die Prüfung zum Jüngstensegelschein ab.

Zu guter letzt noch unser aktuelles Bootsregister:

- »NordOst5« Zugvogel (Kunststoffjolle)
- »Tetsche Wind2 Zugvogel (Holzjolle)
- »Speedy« Teeny (Kunststoffgleitjolle)
- »420er« (Kunststoffgleitjolle)
- »Nospa« (Far East-Opti)
- »Just 4 Fun« (Winner-Opti)
- »Lüchting« (Winner-Opti)
- »Kleiner Onkel« (Kunststoff-Opti)
- »Herr Nielson« (Kunststoff-Opti)
- »Fiete« (Kunststoff-Opti)
- »Pieps« (Kunststoff-Opti)
- »Knut« (Kunststoff-Opti)
- »Mücke« (Kunststoff-Opti)
- »Pirat« (Kunststoff-Opti)
- »Delfin« (Kunststoff-Opti)
- »Beam me up« (Kunststoff-Opti)
- »Yankey« (Holz-Opti)
- »Seegurke«
- »HB«
- »Seepferdchen« (Flying Sailor) 

**Sicher
aus
Stein**



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

**MARMOR
ZÜHLKE**

Numm - Am Schulwald 15 · Tel. 04841-72906

Matthias Schenke fragt:

Reicht es wirklich?

Es ist ja nun hinreichend bekannt, dass die Saison 2009 im Saale stattfand, wegen der kleinen Baustelle, die ich beim »Storch« einrichtete.

2010 sollte alles besser werden, kein Wochenende sollte ausgelassen werden – man kann ja Versäumtes nicht nachholen, aber jedenfalls den Vorsatz entwickeln, vieles besser zu machen. Bis Pfingsten hatten wir ohnehin nichts versäumt; selig diejenigen, bei denen nicht die Bordheizung ihren Geist aufgab; zwischendurch noch mal ein kleiner Trip zur »Blauen Maus«, der die Offenbarung mit sich brachte, dass ich mich mit Regattateilnehmern über die Vergrämung von Mardern unter dem häuslichen Dach unterhalten konnte. Die ultima Ratio – das finale Vergiften – wurde gar nicht erst angesprochen, denn die Viecher stehen ja unter Naturschutz, rauben den Betroffenen aber den letzten Nerv. Es war ein Nachklapp nach einer Regatta, wo die einzelnen Segel- und Tonnenmannöver nicht in extenso besprochen wurden. Nebenbei bemerkt – der Marder ist inzwischen verschwunden, und wir können uns wieder über die schönste Nebensache der Welt unterhalten.

Die Saison erfuhr eine weitere Einschränkung, weil die Augenärzte mir eine Sehkraft zurückgaben, über die sich mancher 15jährige freuen würde und schon waren wieder vier Wochen futsch.

Ich hatte ja versprochen, im FSC um die Pfähle Slalom zu fahren, damit die dortigen Clubmitglieder den quirligen Querstrom am Bug bewundern können, aber es war wie immer, wenn man Eindruck schinden will, es stan-

den mal wieder Weltmeisterschaften im FSC an und dem langjährigen Clubmitglied wurde freundlich zu verstehen gegeben, dass man wirklich jeden Liegeplatz bräuchte, und man wäre mir sehr verbunden, wenn ich das Boot nach Sonwik verlegen könnte.

Aber erst einmal in die Ostsee. Die Wattenbibel eröffnete die Möglichkeit, abends in Tönning zu sein, statt bei Dunkelheit und auflaufendem Wasser einhand Cuxhaven anzulaufen oder spät in der Nacht bei kippender Tide in Brunsbüttel zu schleusen. Es passte genau: ablaufendes Wasser in der Haver, auflaufendes in der Eider und bei letztem Büchsenlicht konnte ich in Tönning vor dem Tonnenhof festmachen. Christian Clausen nahm die Leinen an. Er hatte sich bereit erklärt, die Tour durch die Eider und den Kanal mitzumachen und am Sonntag bis Glücksburg an Bord zu bleiben.

Samstag um sieben Uhr war für uns die Welt schon wieder in Ordnung, der Strom lief eideraufwärts und kurz nach neun hatten wir in Nordfeld geschleust. Ich hatte mir vorher die Tabelle mit den Schleusen und Brücken vom Sperrwerk bis Lexfähre vom WSA ausgedruckt, jede Brücke und jede Schleuse wurde angemeldet und so unnötige Wartezeiten vermieden. Wir erreichten abends Holtenau kurz nach Sonnenuntergang und fanden einen Platz im Vorhafen. Die Planung war so, dass wir mittags die Giselschleuse passiert hatten und bequem in sechs Stunden Holtenau erreichen konnten.

Wir hatten uns gerade unterhalten über die Notwendigkeiten der Fäka-

lientanks und über das Interview von Prof. Heydemann im NDR, in dem er ausführte, dass am Wochenende 90.000 Wassersportler ihre Fäkalien ungefiltert in die Ostsee einleiten. Wir hatten zu Beginn unseres Studiums gelernt, dass jede Statistik nur so gut ist, wie die Prämissen, die man hineingibt – und ich wollte dem ersten Umweltminister nach dem Tode Uwe Barschels in einer Podiumsdiskussion sagen: »Herr Professor, Ihre Fäkalienstatistik war Scheiße«, da versagte meine Bordtoilette ihren Dienst, weil die Leitung zwischen Toilette und Fäkalientank komplett verstopft war und mit nichts auf der Welt wieder in Gang zu bringen war. Die Leitung war völlig bekloppt verlegt, im Zickzack mit 90° Winkeln aus Kunststoff, die mit keiner Spirale frei zu bekommen war. Herauszubekommen, wie die Leitung verlegt war, war schwieriger als die Anatomie eines schräg im Kiefer verwachsenen Weisheitszahnes zu ermitteln. Wessen Rache war es denn diesmal? In Frage kommen könnten mehrere, aber damit war die Funktion noch nicht wieder hergestellt. Es ist schon ein merkwürdiges Gefühl, wenn man als Zahnarzt im fortgeschrittenen Alter die Ungereimtheiten eines Bootskonstruktors ausbügeln darf. Die Baustelle ist noch nicht geschlossen.

Für den Sonntag war Wind angesagt, Schauer- und Gewitterböen. Und es kam was angepiffen: Weltuntergangsstimmung, schwarze Wolken, die die Sicht verdüsterten, Christian war froh, dass er sich dank Pinnenverlängerung unter die Sprayhood verkrümmeln konnte, und ich machte meine Reffübungen am Mast und aus dem Cockpit heraus, wie ich es mit Rolf Traulsen geplant hatte. Nach mehreren schwarzen Wolken waren es gefühlte drei Minuten zum Reffen. Wa-

rum gab es nicht mehr Regenschauer? Wir hatten es drauf. Es war schon beruhigend, dass diese Mastkonstruktion problemlos funktionierte und wenn die Selbststeueranlage richtig konfiguriert war, dann würde es auch einhand funktionieren.

Gegenüber der Grinde benimmt sich der Hanseat zickig, wenn man die Pinne loslässt; auch mit einem Tampen um die Pinne ist ein gerader Kurs kaum zu steuern. Wenn die Grinde gut getrimmt war, lief sie geradeaus – eine geniale Konstruktion. Der Hanseat vermittelt kein Gefühl für den Kurs. Wenn man pennt, sind Abweichungen von 30° keine Seltenheit. Aber dafür falle ich auf Hooge nicht aus der Koje.

In Glücksburg nahm niemand Notiz von uns, nicht einmal der Hafenmeister hatte ein wohlwollendes Lächeln, als ich das Bugstrahlruder betätigte, seine Hafenbude war verschlossen, er glänzte durch Abwesenheit. Die Wertigkeiten waren mal wieder verschoben. Dafür verlegte ich artig ein paar Tage später »Storch« nach Sonwik. Es blies munter auf der Förde und in Sonwik war Flaute. Durch die hohen Molen gibt es in dem Hafen auch keinen Schwell; einhand anlegen ist kein Problem, nur die Bügel zum Festmachen auf den Auslegern sind eine Fehlkonstruktion. Da sollte zumindest ein Polter am Ende montiert sein, damit man eine Bucht rüberwerfen kann. Als Einhandsegler betrachtet man die Welt mit anderen Augen.

Meine Kollegen vom Study-Club für Implantologie glaubten mir nicht, dass ich selbst ein Bugstrahlruder einbauen konnte, geschweige denn allein an und ablegen; also musste das am Ballastkai direkt unterhalb der kieferchirurgischen Praxis vorgeführt werden: rückwärts anlegen – zum Glück kam der Wind nicht cross ablandig, so war

es relativ einfach. Vom Balkon der Praxis wurde fotografiert: »Storch« neben der alten »Alexandra«, mit der wir als Schüler so manchen Ausflug unternommen hatten und im Hintergrund das Alte Gymnasium, wo mehr oder weniger erfolgreich versucht wurde, uns den Unterschied zwischen Gerundium und Gerundivum zu vermitteln.

Anfang Oktober – jeder mag im Tiendenkalender nachsehen, wann Sonnenuntergang gewesen ist – bin ich mit einem Bekannten aus der »Spomoker«-Zeit an einem Dienstag um 21:00 Uhr bei Neumond in Sonwik ausgelaufen Wind O-SO 4. Da wir irgendwann in Kiel ankommen wollten, musste die Aralfock nachhelfen. Endlich mal wieder Nachtnavigation; alles andere ist ja langweilig. Aber mit Plotter und abgedimmtem Nachtradar haben die unbeleuchteten Fässer bei Dunkelheit ihren Schrecken verloren. So konnten wir um die Untiefentonnen bei Stollergrund Slalom fahren und waren kurz nach Sonnenaufgang vor der Holtenuer Schleuse. Zu meinem Leidwesen hatte ein Frachter backbord in der Schleusenkammer festgemacht, und ich ahnte schon, was passieren würde. Rückwärts hat das Boot einen gewaltigen Radeffekt nach Backbord. Wir mussten steuerbord an dem Frachter vorbei, der die ganze Zeit seine Schraube laufen ließ. Als der zweite Segler in die Schleuse eingelaufen war, wurde das Tor schon geschlossen, und ein Schwell von achtern schob uns voraus. Und es passierte genau, was ich befürchtet hatte, das Boot wurde von dem Schwell erfasst und stand quer zwischen Frachter und den Bohlen an der Schleusenmauer. Ich hatte es schon geahnt, Bugstrahlruder allein reicht nicht für einen alternden Einhandsegler. Ich habe einmal gese-

hen, wie der Cat Nr. 1 in Hörnum bei auflandigen sechs Windstärken quer zur Pier ablegte. Der Traum meiner schlaflosen Nächte muss endlich in Erfüllung gehen: kein Stress mehr bei Querwind egal unter welchen Bedingungen.

Andreas hatte sich schlauerweise zum Pennen ins Vorschiff verzogen: da wurde er zwar nicht so von der Maschine gestört, dafür nahm die Kiste jede anlaufende Ostseewelle mit und sein Mageninhalt in die sich blähenden Wangen katapultiert. Wie gut, dass ich nicht seekrank werde! Trotzdem hatte er mehr Schlaf bekommen als ich – ich war etwa 26 Stunden auf den Beinen, und es wurde Zeit, dass ich mal etwas pennen konnte. Ich hatte ihm erklärt, wie zickig sich das Boot benimmt, wenn man unter Maschine die Pinne loslässt; mit der Vorstellung, dass das Boot unangespitzt auf die Böschungsbewehrung knallt, konnte ich mich auch im übermüdeten Zustand nicht anfreunden. Drei Stunden Schlaf im Kanal – Welch eine Wohltat! In den Gieselau-Kanal abzubiegen machte keinen Sinn, denn in Tönning war um 02:30 Hochwasser, und für die Eider bei Nacht mit den ganzen unbeleuchteten Tonnen reichte mein Equipment nicht aus. Also Brunsbüttel. Nachts um halb zwei baten wir über Kiel Kanal 1 um eine Schleusung nach See; genau bei Hochwasser waren wir auf der Elbe und das Timing passte. Leichter Wind aus SO bis S, gute Sicht, genügend Sprit im Tank und die Reise wurde immer schneller: bei Cuxhaven ca 10 sm über Grund, nur durch das Lüchter-Loch traute ich mich nicht trotz Plotter und Radar, weil in der Rinne immer noch mehr als drei Meilen standen. Ich konnte die Richtung nur ahnen. Ich vermutete, dass er quer zum Fahrwasser stehen würde und ich

hatte weder Lust auf eine Tonnenkollision mit acht Knoten noch eine Grundberührung auf dem Großen Vogelsand mit demselben Tempo bei ablaufendem Wasser. Also lieb und artig im Hauptfahrwasser der Elbe geblieben, westlich vom Großen Sand Richtung Norden auf die Süderhever zu – endlich wieder in heimatische Gefilde! In der Süderhever lief das Wasser wieder auf und wir hatten den Nationalpark, das Welterbe und das Wattenmeer für uns allein. Ich liebe die Diskussionen um präventiven Naturschutz.


Wir waren so schnell in Husum, dass die Schleuse wegen zu viel Wasser geschlossen war: Spring oder Klimawandel?

Die Mitstreiter in der Halle 2 waren dem Nervenzusammenbruch nahe, als

ich verkündete, dass eine größere Baustelle beim Storch eingerichtet würde; diesmal wüßte ich ja wo es langgeht und den Staub der Schrubbflex würde ich bestimmt geschickter absaugen können als am Bug.

Die fanatischen Leser meiner Laborate werden gemerkt haben, dass die Planung einer elektrischen Steuerhilfe im Heckbereich in der Röhre bruzzelt.

Allen, die sich jetzt das Hirn zer-martern, wie die wohl aussehen soll, sei gesagt, was ein Wurstmaxe in Flensburg an die Rückwand seiner Bude geschrieben hatte:

*»Geheimnis« is in jede Wurst –
Man kümmt nich licht dor achter.
Wat binnen is weet Gott alleen
Und höchstens noch de Slachter.* 

**SCHIFFSELEKTRIK
SEEFUNK / NAVIGATION**



HORN
MARINE SERVICE

**VERTRIEB, INSTALLATION, SERVICE UND INSTANDHALTUNG VON:
NAVIGATIONS-, KOMMUNIKATIONS- UND SICHERHEITSAUSRÜSTUNG.**

Furuno - Koden - JRC - ICOM - Navitron - Thrane&Thrane (Sailor)
Sodena - Transas - Comnav - Simrad - Intellian - Victron - sowie diverse andere...

Funkanlagen, AIS, Echolot, GPS, Radar, Autopiloten, Elektronische Seekarten

Eingetragener Handwerksbetrieb (Elektro- und Informationstechnik)

**ERST- UND WIEDERHOLUNGSPRÜFUNGEN
NAUTISCHER ANLAGEN UND FUNKANLAGEN**



HORN
INGENIEURBÜRO

**BSH UND GERMANISCHER LLOYD ZUGELASSENE FACHFIRMA ZUR
BESICHTIGUNG VON NAVIGATIONS- UND FUNKAUSRÜSTUNG**

NEU! Kompensieren von Magnetkompassen
vom ausgebildeten und zertifizierten Kompassregulierer



Horn Marine Service GmbH - Harmen-Grapengeter-Str. 6 - 25813 Husum
Tel.: 0 48 41 / 91 45 - www.horn-marineservice.de - info@horn-marineservice.de

Heiko Steppat:

Mit der Tante Schmidt zur Nordseewoche 2010



Unsere größte Reise in einer seglerisch eher ruhigen Saison führt uns in diesem Jahr von unserem Ostseestützpunkt Maasholm über Helgoland nach Burg auf Fehmarn. Zugegeben, nicht unbedingt die übliche Route für eine Strecke, die man an guten Tagen auch innerhalb einer Tagesreise quer über die Kieler Bucht bewältigen kann. Wir nehmen aber ein paar Tage Urlaub und haben uns eine ganz besondere Ausfahrt vorgenommen.

Die Reiseplanung beginnt bereits im Vorjahr auf der Hanseboot. Wir werden auf dem Messstand der Nordseewoche angesprochen, ob wir nicht zu Pfingsten zusammen mit zahlreichen weiteren uns aus der Regattaszene bekannten Seglern die Insel Helgoland besuchen wollen. Wir sagen spontan zu, hatten sich doch die besten Segler aus Deutschlands Offshore-Szene angekündigt. Schnell regeln wir noch ein paar Details, um die Ausrüstung der Tante Schmidt zu ergänzen: 2 neue Vorsegel zur Komplettierung der 3DL Garderobe, Lifebelts für alle Mitsegler, Lifeline und einen weiteren Feuerlöscher sowie neue Seenotmunition als Ersatz für die im Vorjahr abgelassenen Seenotraketen. Auf dem Stand der Firma International sichern wir uns noch ein Arbeitspaket für den Winter, vornehmlich bestehend aus Spachtelmasse und einer ultraglaten VC-Offshore Antifouling. Mit diesem Paket sowie einem etwas größeren Stapel von Schleifscheiben verschiedener Körnung (für den technisch interessierten Leser: Körnung von 120 – 600 im Trocken- und 600 – 1000 im Nassschleifbereich) beginnt die aktive Vorbereitung der Reise an langen und kalten Wochenenden im tiefen Winter.

Weitere Details werden auf einer Mannschaftssitzung im Januar abgestimmt. Als Besatzung tragen sich

Lisa und Lucie sowie Erk und Urs ein. Zusätzlich können wir mit Karin und Ekkehard noch eine Shore – Crew engagieren, die mit ihrer Dieksand die Hauptlast der Logistik übernimmt. Sie transportiert wesentliche Versorgungsgüter für den Aufenthalt auf Helgoland, stellt Schlaf- und Frühstücksmöglichkeiten und unterstützt mit Rat und Tat.

Am Wochenende vor Pfingsten geht es dann endlich los. Lisa und ich bringen Tante Schmidt von Maasholm nach Brunsbüttel, wo dann am Pfingstfreitag Urs und Erk einsteigen. Lucie musste ihre Teilnahme leider absagen. Mit ablaufendem Wasser geht es zunächst nach Cuxhaven, wo wir zahlreiche Mitsegler treffen, die auch mit uns nach Helgoland wollen. Einige Boote werden noch ausgerüstet. Segel werden hin und her geschleppt. Am Nachmittag werden die Crews gewogen, um das Besatzungsgewicht mit den Angaben im Messbrief zu vergleichen. Da wir jetzt nur noch zu viert sind, haben wir damit kein Problem. Kurz vor dem Auslaufen gibt es noch einen aktuellen Wetterbericht von Herrn Meno Schrader. Leider kann er diesen nicht persönlich präsentieren, da er vom Reiseverkehr überrascht wird und noch vor Glückstadt auf die Fähre wartet. Es werden nordwestliche Winde von 11 – 13 Knoten vorhergesagt, die im Laufe des Abends rasch auf 18 Knoten zunehmen sollen. Eigentlich eine gute Richtung, um nach Helgoland zu segeln, allerdings nicht wenn der Ausgangspunkt Cuxhaven ist!

Mit dem Auslaufen gegen 18.30 Uhr entscheiden wir uns für die Genua 3. Es soll sich herausstellen, dass diese anfangs deutlich zu klein ist; so hoffen wir auf die rasche Zunahme des Windes. Noch vor dem Dunkelwerden

kommt dieser auch und es läuft deutlich besser. Unsere zahlreichen Begleiter verteilen sich jetzt wie eine Perlenkette auf der Außenelbe und kreuzen bei zunehmender Welle aber sonst guten Bedingungen erst in Richtung Westen und ab Außenelbe 2 dann mehr in nordwestlicher Richtung. Einige vor uns liegende Boote sind nun nicht mehr zu sehen. Über Funk hören wir dann aber kurz nach Mitternacht, wie sich die ersten Boote auf Helgoland anmelden, um die Ankunft anzukündigen. Irgendwann in der Nacht können auch wir zum Funkgerät greifen und kurz danach in den Helgoländer Hafen einlaufen. Karin und Ekkehard erwarten uns bereits und nehmen unsere Leinen entgegen. An der Hafenkante wird in einem großen Zelt bei Livemusik Freibier ausgeschenkt. Besser kann ein Empfang auch zu den besten Zeiten der Südkantine nicht gewesen sein!

Am nächsten Morgen erwartet uns wieder ein langer Segeltag. Wir planen zwei Rundkurse vor der Insel Helgoland, sogenannte »Ocean Triangles«. Diese Kurse bieten die Möglichkeit, so ziemlich alle Manöver zu segeln, die man vorher geübt hat: Nach einer kurzen Kreuz geht's mit Spinnaker auf recht spitzen Kurs zur nächsten Tonne und dann wieder mit Genua zum Ausgangspunkt. Während der zweiten

Runde wird die Sicht zunehmend schlechter. Als wir am Nachmittag in den Hafen zurückkommen, ist bereits Nebel, der sich dann hartnäckig noch fast zwei weitere Tage halten soll und uns einen Strich durch die weitere Segelplanung macht. Die Rundfahrt um die Insel, die traditionell am Pfingstsonntag veranstaltet wird, muss leider ausfallen und auch am Pfingstmontag ist an Segeln erst wieder am Nachmittag zu denken. Einige unserer Freunde werden für ihre außergewöhnlichen guten seglerischen Leistungen während der Nordseewoche geehrt und dürfen sich nun zu den besten in Deutschland zählen. Wir reißen uns als 5. Boot ein und sind damit sehr zufrieden.

Anschließend übernehmen wir den für die Rückreise geplanten Proviant von der Dieksand und verabschieden uns von Karin und Ekkehard. Die Dieksand läuft zurück nach Husum und für uns geht es zunächst nach Brunsbüttel, wo wir nach Sonnenuntergang mit etwa 50 (!) weiteren Yachten in den Nordostseekanal einschleusen. Erk und Urs verabschieden sich und ich fahre die letzten Kilometer bzw. Seemeilen mit Lisa nach Burg auf Fehmarn, wo für das nächste Wochenende eine Regatta rund um die Insel geplant ist. ⚓

Dit und Dat 2010

Neuer Schick!

15 Jahre nutzten wir unseren Asphaltunterbau vor den Bootshallen. Hier war Handlungsbedarf. Jetzt glänzt die Fläche mit einer neuen Asphaltdeckschicht.

Warmduscher!

Den Besatzungen von »Lone« und Tedje Wind« fehlten nach dem Aufslippen noch ein paar Seemeilen. Beide Besatzungen Wiebke, Rosi, Klaus und Christoph segelten im Mittelmeer ihre Meilenkonten voll.

Tonnenweise!

Wer hat es nicht schon mal erlebt. Auf einer Segelreise taucht plötzlich eine Untiefentonne ohne Toppzeichen (abgefahren) auf. An den Farbzusammenstellungen Gelb/Schwarz kann man sie dennoch identifizieren. Das haben wir alle mal gelernt – aber wie war das noch mal? Das Foto klärt auf.

Wo sind die Seezeichen zu sehen? Im Original auf Helgoland. Es lohnt sich hinzusegeln oder jetzt per Webcam unten rechts im Bild »Südhafen« anzuschauen.



Segelnachwuchs, noch ganz klein
Noah Kjeld Thomsen wurde im Sommer geboren. Herzliche Glückwünsche für Mutter Jana Katinka Thomsen und Opa August Nachtigall.

Harald Niespor und Birgit Heimann bekamen mitten im Sommer noch'n Rabauken: Sohn Mattis. Herzlichen Glückwunsch.

Alles im Blick

Der Amrummer Yacht Club hat eine Kamera installiert. Die Webcam zeigt in Richtung Yachthafen und Fähranleger.

Erste Klasse, das Boot!

Urs Kohler, Crewmitglied der Tante Schmidt (einigen auch besser bekannt als Bootsbauer und -restaurateur) hat sich selbstständig gemacht: Er ist nun Kapitän auf seiner neuen First Class 8. Ob er sich trauen wird, auf der Herverregatta zu zeigen, was in ihm steckt?

Vernissage in Halle 1

Ausstellung handgemalter Kunstwerke in unserer Bootshalle eröffnet. An der Scheuerleiste seiner Snob« befestigte Dr. Harald Petersen besondere erlebte Begebenheiten der Sommerreise.

»Brilli« für Jonny Nickelsen

Der Seglerverband Schleswig-Holstein e.V. zeichnet Jonny Nickelsen mit der »Goldenen Ehrennadel mit Brilliant« für seine langjährigen Verdienste um den Segelsport aus. Dies ist die höchste Auszeichnung, mit der der SVSH einen Segler für seine Vereinsarbeit ehren kann. Jonny hat von 1954 bis 1977 mit kleineren Unterbrechungen insgesamt 18 Jahre dem Verein als Takelmeister »gedient«, seit 1970 gehört er dem Ältestenrat des

HSrV an. Mit seiner bescheidenen Art, aber auch mit seiner hohen technischen und seglerischen Kompetenz genießt er höchstes Ansehen bei allen Vereinsmitgliedern. Jonny, wir sind stolz, jemanden wie dich als Segelkameraden zu haben.


Werner Boyens (Hallig Segelclub Hooge) lädt alle ein, und das gleich zweimal:

1. Zur Zubringerregatta der Nordseewoche am Pfingstsonnabend (11.6.2011) von Hallig Hooge nach Helgoland, siehe auch unter: www.nordseewoche.de. »Wir würden uns freuen, wenn auch Husumer mitsegeln würden.«

2. Hooger Schleusenfest am 30.7.2011, natürlich wieder mit der inoffiziellen, generationenübergreifenden Deutschen Optimisten Meisterschaft. »Nochmals vielen Dank, dass ihr immer die Optimisten zum Schleusenfest stellt.« Nicht nur für die gekenterten »Opti-Kapitäne« stehen ab 2011 Waschmaschine und Trockner zur Verfügung.

Es grüßen euch eure Hooger Freunde.

Lisa in frische Brise

Lisa Stepat schreibt: Im Zuge der 100. Flensburger Herbstwoche richtete der Flensburger Segel Club die ORCi Weltmeisterschaften aus. Es waren 62 Boote aus 9 Nationen am Start. Das Wetter zeigte sich von einer sehr windigen Seite mit zum Teil 40kn Wind aus östlichen Richtungen. Da war es schon eine Kunst, heile ins Ziel zu kommen. Es gab zwei Mastbrüche, eine Strandung und unzählige zerrissene Segel. Ich durfte auf der Pacer 376 Bonus Satus« mit segeln. Es war ein Erlebnis, was ich nicht so schnell vergessen werde.« 



Das Bild zeigt unsere Crew um den Steuermann Albert Schweizer (4. v. r.)



FEUERLÖSCHTECHNIK HERRMANN

Inh. M. Scheve

Maas 23
25813 Husum

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

Beseitigung der Eisschäden 2010



Vielen Dank all denjenigen, die sich bei den 30,40 oder sogar 50 nicht ungefährlichen Eiseinsätzen für die Rettung unserer teuren Pfähle eingesetzt haben.



Zwei vom Eis abgebrochene Pfähle mussten erneuert und eingespült werden. Tackelmeister Günter Hirschbeck führte die Maßnahme durch, Jonny Nickelsen zeichnete für die Einhaltung der Maße und Jörgen Bruhn zauberte aus seinem Feuerwehrauto einen beeindruckenden Spülstrahl. Den drei genannten und allen weiteren an der Maßnahme Beteiligten einen herzlichen Dank für den erfolgreichen Einsatz.

Gades does it again!



Ja - »Gades« ist wieder unterwegs... Jaa - Thomas hat wieder ein Sabbatjahr, vier Jahre sind rum... Nein, nicht in die Karibik, diesmal europäische Atlantikseite und Marokko...

Und wie die Zeit vergeht, 1/3 Jahr ist auch schon fast rum! Mit Ferienbeginn ist »Gades« also von Rendsburg aus gestartet, ich hab Leinen los gemacht und Thomas ist mit einem Mitsegler, der bis Südengland gebucht hatte, aufgebrochen. Wollte schnell nach Falmouth in Cornwall, die Biskaya sollte man ja möglichst vor Ende Juli überqueren. Aber einige heftige Gewitter kamen von vorn und zwangen GADES zu ungeplanten Zwischenstopps in Ijmuiden und Dünkirchen. Bis dahin

hatte sein Mitsegler schon mal eine Tonne gerammt, der materielle Schaden hielt sich in Grenzen, aber nach der Überfahrt nach Cowes hat er etwas vorzeitig abgemustert, es war ihm wohl doch zuviel und anders als erwartet. Also hat Thomas die weitere Reise allein vorbereitet, mit Erleichterung und mit Bangigkeit zugleich. Ich hab Emails und Einkaufslisten bekommen und ansonsten den Fahrtverlauf verfolgt: das AIS war zuverlässig und sowohl am heimischen PC als auch an Bord eine prima Sache!

Dann ist Thomas los, von Falmouth aus ca. 1300sm bis zu den Azoren. Ich hatte die Wegpunkte und habe das Wetter über die grib files verfolgt, das

war sehr beruhigend. Nördliche Winde, 3 - 5 Bf. Aber: »Moitessier schreibt, das Schwierigste am Einhandfahren ist das Losfahren. Stimmt. Dann war es manchmal langweilig und vor allem war es zu grau und zu kalt. Nur selten kam die Sonne. Manchmal Delfine, ein oder zweimal ein großer Wal. Nur selten ein Schiff, nie ein anderer Segler. Einmal gab's ein Signal aus 90 nm Entfernung, (ein anderes Mal aus 650sm, waren wohl Überreichweiten) d.h. so weit kein anderer Mensch. »Ich hab sechs Bücher gelesen...«. (aus Thomas` Reisebericht). Dank AIS und weil eben auch nix los war, konnte Thomas nachts genug schlafen, erst mit Eieruhr auf 45 Minuten, dann auch ein paar Stunden am Stück. Aber den Alltag muss man sich unterwegs wohl gut einteilen: Arbeiten am Boot, lesen, angeln, kochen, Wetterberichte holen, schlafen, aufräumen, putzen - nicht, dass einer denkt,



endlich in Sicht. Wie üblich war der Landfall im Dunkeln, weil die Selbststeueranlage auf den letzten 40sm noch kaputt ging und erst repariert werden musste, damit war die ganze Landfallplanung dahin...aber Thomas hatte gleich Hilfe beim Anlegen und wurde mit ohrenbetäubender Musik von der Hafenkante begrüßt (und wach gehalten). Ohropax war nötig. Trotzdem war es o.k.: »Der Platz kostet 10€ incl. allem. Die Dusche ist ein riesiges Badezimmer. Schwell ist da, aber es geht. Hab die dicken Leinen mit den Dämpfern draußen. Das tollste: direkt hier ist eine Motorradvermietung...« Also hat Thomas die Insel erkundet, Leute kennen gelernt, Besuch bekommen von einem befreundeten Seglerpaar und dann kam ja auch schon ich. Mit einem Ruckdämpfer, einer neuen Ankerrolle, diversen Schrauben und Muttern u.a. im Handgepäck traf ich ein.



es wäre langweilig. Und vor allem: einreffen, ausreffen und das ganze ca. 4-5mal am Tag, denn der Wind wurde immer wieder stärker oder schwächer.

Dann war Sao Miguel, die Hauptinsel der Azoren und die größte und vielleicht auch schönste, nach 10 Tagen

Die Insel ist absolut beeindruckend und nach dem Ferienende der Festlandportugiesen noch besser zu genießen. Vor allem die Bademöglichkeiten hatten es mir angetan: warme Wasserfälle im Wald und heiße Unterwasserquellen an der Küste, Erfrischungsdu-

schen aus dem Felsen und Schwefelwasserbecken mit Badewannentemperatur. Und wegen Vulkanhitze gab es auch eine besondere Art zu kochen: einfach bei den Thermalquellen den Kochtopf mit viel Fleisch und Gemüse in ein Erdloch stellen, Deckel drauf und Erde drüber, 7 Stunden warten und fertig. Das dürfen aber nur die Einheimischen - wir konnten es erst im Restaurant probieren: sehr lecker, das Essen aus dem Geo-Backofen!

Danach sind wir auf die 50sm entfernte kleine Insel Santa Maria gefahren.

Da waren wir vorgewarnt, es würde dort nämlich die - in ganz Portugal gültige, aber nirgendwo erhobene - sog. Leuchtturmsteuer fällig. 20 Cent. Aber der erste Uniformierte, der uns Sonntagabend besuchte, guckte nur in unsere Papiere, füllte seine aus und sagte, das wär`s. Am nächsten Tag kam aber ein anderer Offizieller, die Makrelen lagen gerade auf dem Grill bzw. schon auf dem Teller, und studierte ebenfalls unsere Dokumente. Gründlich. Wollte unbedingt eine Haftpflichtversicherungsnummer. Guckt mal auf dem blauen Pantaenius - Zettel nach: wir habe keine gefunden... Zum Schluss habe wir ihn überredet, die Landeskennziffer einzutragen... Und wegen der Leuchtturmsteuer müssten wir unbedingt noch aufs Amt kommen! Dort war dann aber der Oberuniformierte wohl etwas entspannter und meinte, der Steuerkollege sei ja gerade in Urlaub und ob wir die Abgabe nicht besser auf der nächsten Insel entrichten wollten. Haben wir auch versprochen. Ein Lichtblick war dafür Cheila, die junge Hafenmeisterin, ein Interview mit ihr kann man nachlesen unter www.flyingkefi (September).

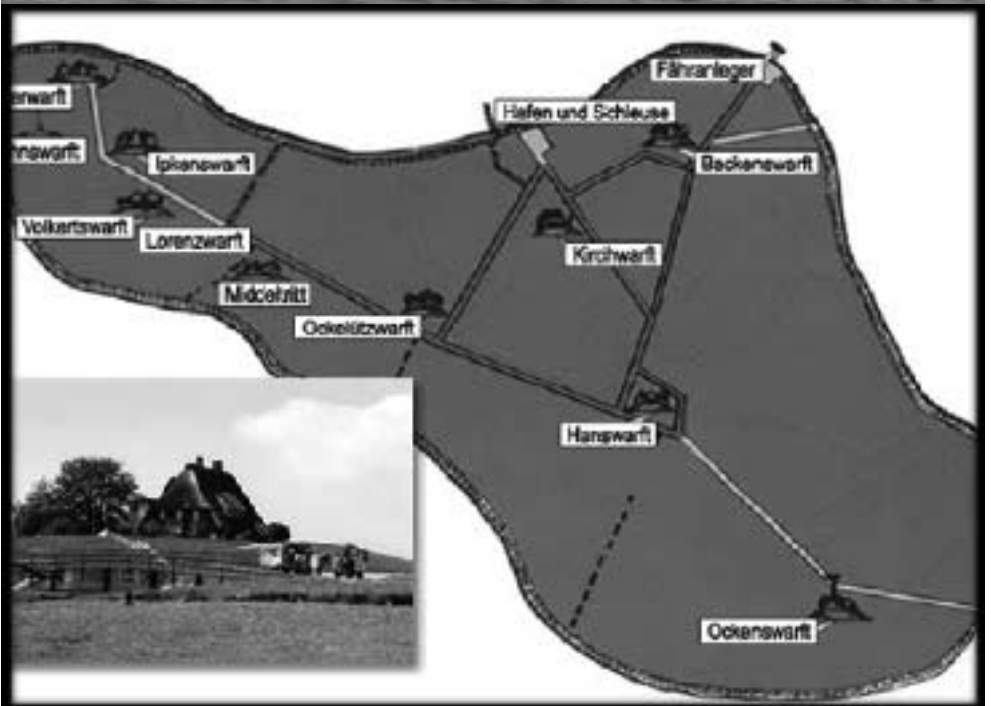
Dann kam die Überfahrt nach Madeira, ca. 500sm, teils mit Wind und

Dünung von vorne und entsprechend reduziertem Appetit (zumindest bei mir), teils mit Bilderbuchsegeln bei Vollmond! Da »unser« alter Ankerplatz im Hafen von Machico (Nähe Flughafen) einem Wellenbrecher zum Schutze der Badegäste zum Opfer gefallen war, sind wir versuchsweise in die viel gelobte und viel beworbene Marina Quinta do Lorde gegangen. Auf den ersten Blick sauber und ordentlich und ein Marinero lotste uns auch gleich auf den Liegeplatz. Die Einklarierung übernahm Catia, perfekt gestylt und in perfektem Englisch. Sie sprach zahlreiche welcomes und hielt eine Rede. Thomas hatte schon Sorge, wir würden nun Mitglieder der tollen Marinafamilie werden müssen, aber Catia musste bald zu ihrem meeting und wir durften duschen. Der auf den Werbefotos so hübsche Ort entpuppte sich dann als reinste Geisterstadt: die Häuser samt Kirche waren Rohbau, Baubetrieb war (seit 2008ff.?) eingestellt, keine Menschen, kein Geschäft, keine Kneipe. Der einzige Fluchtweg ging über die Baustelle und der nächste Ort, also Machico, war nur per Bus oder Auto zu erreichen.

Im dortigen Hafen fanden wir dann doch noch einen Liegeplatz, trotz oder dank Kompetenzwirrwarr zwischen dem abwesenden Hafenmeister, dem Inhaber des Angel- und Bootsladens und dem Eigner eines Forschungsschiffs konnten wir festmachen. Kostenlos. Und es war auch nur freitags und nicht mehr jede Nacht Karaoke in der Hafenkneipe... Von Madeira musste ich dann nach ein paar Tagen nach Hause fliegen und Thomas ist mit den nächsten Gästen an die portugiesische Festlandküste zurückgefahren. Und während ich dies schreibe, segelt er weiter nach Cadiz... Der Namenspatronin unserer »Gades«!

Hooge 2010

Von Jan und Friederike Rost



Auf der Hanswarf haben wir gegessen und gespielt.



Die allgemeine Fragen und das allgemeine Lampenfieber vor der Regatta



Sieger der ersten Kindergruppe: Torge Erichsen, Siegerin der zweiten Kindergruppe: Friederike Rost, Im Finale siegte Torge Erichsen.





Auch die Erwachsenen hatten Spaß bei der Regatta.



Es gab am Ende viele Preise.





Am Abend fand noch ein Tauziehen statt.

Zweiter Tag/Abreisetag: Frühstück auf der Backenswarft. Wir haben noch etwas gespielt, Fährfahrt verlief gut. ⚓



Boatsbewegungen 2010

Die »Tine« segelt wieder und wurde unter anderem im Hafen von Hörnum gesehen. Neue Eigner und neue Vereinsmitglieder sind Brigitte Bruhn und Sönke Tönnies.

Bernd Peters »Six Pack« heißt jetzt »Auszeit«

Jan-Peter Jürgensens Delanta 76 »Albatros IV« wurde nach 24 Dienstjahren in Rödemişser Priel und Watten nach Ostholstein verkauft. Noch ist unklar, ob ihr Segelrevier die Plöner Seen oder die Ostsee sein wird.


Die schnelle Heike, auch bekannt als Heike Krüger, hat sich samt Parker Super Seal 27 »Quo Vadis« von Amrum nach Husum verholt (oder verholten lassen?)

Torge Erichsen hat fleißig gespart und mit dem Erlös seiner »catch me if you can« einen Piraten finanziert. Im Frühjahr soll er glänzen und auch ganz schnell segeln.

Rene' Berchten hat seine »Octopus« verkauft. Sie segelt jetzt im Flensburger Förde-Revier.

Walter Pünter trennte sich von seiner »Alk«. Sie soll auch im Flensburger Revier segeln.

Unser langjähriges Vereinsmitglied Georg Prahl hat sein erstes Boot gekauft. Eine Hallberg-Rassy 42 für das Mittelmeer. Wird Georg wohl in Husum starten?

Unsere Jugendabteilung hat eine neue drei Meter lange SpeedBreed bekommen. Der Name des Segelbootes ist noch nicht bekannt. 



Ladung: 112,65 Mark
Heimathafen: „Stammkreise!“
Kurs: Menschen retten



Etwa so viel, wie dieses Sammelchiffchen geladen hat, kostet der Treibstoff für eine halbe Stunde Rintungsseinsatz. Mehr als 30 000 Schiffchen sind im ganzen Land auf Kurs „Menschen retten“.

Die Arbeit der Seeresotter wird nur von freiwilligen Zuwendungen getragen:
Zum Beispiel durch Ihre Spende ins Sammelchiffchen, Aufheften von Sammelchiffchen, ehrenamtliche Benennung von Sammelchiffchen.

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGRS)
Postfach 101346, 20013 Bremen
Fax 0421 75 47 31-42
Postbank AG, Hamburg 8512 0001 001 1046-200

Wir danken für die gesanderte Hilfe.

 DGRS Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger



- ◆ Ladenbau
- ◆ Großküchenanlagen
- ◆ Imbißausstattungen
- ◆ Lüftung und Kühlung
- ◆ Hotel- und Gaststätten-einrichtungen
- ◆ Getränkechankanlagenbau
- ◆ 24 Std. Notdienst

Hartmut Sethe

Augsburg 1
25813 Schwesing / Husum
Telefon 0 48 41 / 66 51 41
Fax 0 48 41 / 66 51 67
eM@il info@sethe-technik.de
www.sethe-technik.de

Unser innovativer Jugendwart Jörg Hansen:

Experiment »Land-Opti«

Im Winter 2009/2010 kam mir die Idee für ein Sportgerät für die Zeit, in der das Wasser kalt (Winter) oder einfach nicht da ist (Niedrigwasser).

Im Sommer hatten wir für Trainingszwecke bereits die Ruderpinne eines Holz-Optis so gekürzt, dass man das Ruder an Land auf dem Slipwagen bewegen konnte. So konnte man Anfängern die richtige Haltung im Boot und Wende und Halse beibringen.

Ich überlegte, wie man diesen Gedanken weiterentwickeln konnte und das Trainieren noch realistischer gestalten könnte. Die Steuerung erschien mir das größte Problem, zumal die Steuerung möglichst wie auf dem Wasser funktionieren sollte.

Aus Restbeständen meines Wolf-Rasenmähers mit Motorschaden verwendete ich die kugelgelagerten Vollgummiräder samt Achse. So sollte der Rollwiderstand gering gehalten werden. Um die Kräfte des Riggs aufzunehmen, montierte ich die Räder möglichst weit vorn beim Mast und weit außen. Jetzt blieb noch die Steuerung. Das gekürzte Ruder war schon der erste Schritt: Ich durchbohrte das Ruderblatt so weit unten wie möglich. Dort montierte ich eine Gewindestange, die ich rechts und links mit einem City-Roller Rad versah.

Die Aufhängungen des Ruders drehte ich um, damit das Ruder ca. die Hälfte des Gewichts von Fahrzeug und Fahrer aushalten konnte.

Segelkameraden, die diesen Land-Opti das erste mal sahen, bezweifelten, dass dieses Segelfahrzeug sich bewegen würde. Bei unseren Versuchen vor der Halle zeigte sich dann, dass es bei Windstärken ab 5 bft zu Fuß kaum noch einzuholen war. Bei unseren ersten



Versuchen hörten einige Segelkameraden, die in der Halle an ihren Booten arbeiteten, nur das Fahr-Geräusch unseres neuen Fahrzeugs. Sie fragten uns erstaunt, ob ein Gewitter aufzieht und es donnert.

Die Vollgummireifen verursachten auf dem rauen Asphalt dieses Geräusch.

Nun sind wir in der Lage, auch bei Niedrigwasser zu trainieren – natürlich mit Helm und Knieschützern.

Auch für die Anfänger ist es ein gutes Trainingsobjekt, denn wenn es bei wenig Wind an der Leine geführt wird, kann der Betreuer aus geringer Entfernung Tipps geben und Wenden und Halsen lehren und den Hand- und Seitenwechsel bei diesen Manövern direkt begleiten.

So wurde aus dem schon betagten aber robusten Holz-Opti ein wertvolles und innovatives Trainingsgerät.

Jörg Hansen

Brummküsel 2010

In diesem Jahr wollten wir die große Niedersachsen-Runde machen: Elbe aufwärts, Elbe – Seiten Kanal, Mittelland – Kanal (Hannover), Weser (Bremen) und den Hadelner – Kanal zurück in die Elbe. Und dieser Kanal ist der Knackpunkt der ganzen Reise: Durchfahrtshöhe max. 2,70 Meter!!

Die Vorbereitungen beginnen also in Husum im Winter in der Halle 2, wo Brummküsel hoch und trocken bis unter Dach ragt mit einer Höhe von fast 4,50 Metern. Der Geräteträger kann natürlich umgelegt werden, dann ist die Höhe aber immer noch 3 Meter.

Das Umlegen des Geräteträgers ist sehr schwer und das Ding stört an Deck extrem.

Die Leute von der Werft haben sich die Sache einfach gemacht und alle Navi - Lampen, Funk, GPS, Navtex, Radar auf dem Bügel montiert. Nun muss das alles irgendwo auf dem Schiff montiert werden, dass es 1. den Vorschriften entspricht und 2. keine Höhe macht.

Ich entschied mich für einen kurzen Stummelmast zum Umklappen auf dem Salondeck. Die fast schlimmste Vorstellung für den Eigner eines Stahlschiffes ist es, ein Loch in den Aufbau bohren zu müssen und davon musste ich gleich mehrere bohren für Gerätebefestigungen und Kabeldurchführungen, denn jeder unentdeckte Bohrspahn macht auf dem Lack einen hässlichen Rostfleck.

Die neue Verkabelung sah zunächst recht abenteuerlich aus. Das habe ich aber Anita nicht gezeigt.

Gerade rechtzeitig zum Krantermin bin ich dann fertig geworden, auch mit meinem Unterwasseranstrich aus der

Hexenküche mit lauter Naturprodukten zum kleinen Preis. Der Erfolg hiermit war am Ende der Saison gewaltig: Nur 56 Pocken!! Rüdiger hat allerdings 58 gezählt.

Am 30.06.2010 können wir dann endlich unsere Sommerreise antreten. Es ist so spät geworden, weil wir vorher noch zu Anitas 40-jährigem Hochzeitstag nach Reunion (bei Mauritius) mussten.

Wie fast bei allen Sommerreisen ist das erste Ziel natürlich Pellworm und dann in die Box, damit man ja nicht so schnell wieder weg kommt. Wenn man längere Zeit nicht dort war, muss man sich auch überall sehen lassen und dann läuft das totale Verpflegungsprogramm ab: Frühstück bei Cornilsen, Mittag bei Dörte, Kaffee bei Frau Hansens Solarfeld und abends bei Ebis Kartoffelkük, Spieskommer oder beim Bürgermeister in Tilly.

Irgendwann ist es dann soweit, dass man beim Fahrrad mehr Luft aufpumpen muss und sich mit Flutkalender, DP 07 und viel Mut an die Frage wagt: wie komme ich am ungeschorensten um Eiderstedt herum?

Wir haben es dann bei sehr diesem Wetter und 3 - 4 Windstärken gewagt. Bei Tonne 6 treffen wir auf die Außeneider. Beim Näherkommen vermittelt das Eidersperrwerk im Schleusenbereich den Eindruck, als wenn es wegen Bauarbeiten gesperrt wäre; Pontons, Kräne, Rammen und Arbeitsboote versperren den Blick auf die Zufahrt und den Vorhafen.

Es geht aber zwischen den Baumaßnahmen hindurch und Brücke und Schleusentore öffnen zügig. Da wir wenig Wasser haben und an der Steuer-

bordseite fest machen, kann ich das Schild nicht sehen, auf dem der UKW - Kanal steht, mit dem ich mich bei der Schleuse melden soll. Ich muss auf das Kajütdach klettern, um über die Schleusenkante zu lesen, dass ich Kanal 14 einschalten soll. »Eider Lock für Brummküsel, Heimathafen Husum auf dem Weg über NOK zur Elbe.« Wir werden freundlich verabschiedet und im Regen in die Eider entlassen. Im Tönninger Hafen schubbern wir uns durch den Schlick und können am Ende vor der Fußgängerbrücke längsseits liegen. Tönning ist immer einen Besuch wert und kann auch mit ausreichend Gastronomie aufwarten. In einem Restaurant wird Mehlbüdel angeboten und das gehört seit meiner Berufszeit in Dithmarschen zu einem meiner Lieblingsgerichte.

Die Reise geht am nächsten Tag weiter flussaufwärts und dank unserer reduzierten Höhe können wir alle Brücken bis zur Schleuse Nordfeld ohne Probleme passieren.

In der Schleuse muss ich dann zum Schleusenwärter hoch klettern, um dort zu erfahren, dass ich 100 % Aufschlag zahlen muss wegen Einzelschleusung. Die 8,00 Euro sind gerade noch zu verschmerzen! Ich bekomme noch den guten Rat mit auf den Weg, meiner Frau den hohen Geldbetrag so zu erklären, dass er ja eine Menge Wasser raus lassen muss. Nun, wo ich die Begründung auch verstanden habe, können wir frohen Mutes die regulierte Eider befahren und machen in der sehr gepflegten Anlage der Gemeinde Süderstapel fest. Hier gibt es nicht nur nette Stegnachbarn, sondern auch einen Edeka - Laden, der das gesellschaftliche Leben in Süderstapel regelt. Das bekannte, sehr schön gelegene Restaurant »Eiderschleife« hat neue Besitzer, die einiges

investiert haben und sehr bemüht sind.

Die Eider befahren wir immer sehr gerne, besonders jetzt, wo der Sommer sich mit 30° nicht lumpen lässt. Es fällt einem dann nichts Böses mehr ein.

Zu diesem Wochenende ist die Eider angestaut, damit das Land nicht zu sehr austrocknet und deswegen fehlen uns einige Zentimeter, um unter der Brücke Pahlhude durchzukommen. Anita und der Brückenwärter schütteln nur die Köpfe, weil ich das natürlich ausprobieren muss. Wir machen vor der Brücke an einem Liegeplatz fest, ich hole ein Fahrrad von Bord und fahre 300 Meter bis zur Tankstelle, um 20 Liter Diesel zu holen. Die nächste Tankstelle am Wasser ist erst in Brunsbüttel und dort kann ich dann das erst Mal in der Saison volltanken.

Bei geöffneter Brücke können wir unsere Fahrt fortsetzen und zur nächsten Schleuse in Lexfähre fahren. Dort bietet sich folgendes Bild: das Schleusentor ist offen, zwei Segler liegen in der Schleuse, aber die Signallampen sind rot. Gerade als ich Signal geben will, kommt der Schleusenwärter und erklärt, dass hier nichts mehr läuft bis Montag. Ich glaube erst, der erzählt mir was vom Pferd, aber er versichert, dass er die anderen Schleusentore wegen Muschelbefall nicht öffnen kann und nach Rücksprache mit seinen Vorgesetzten kann die Reparaturkolonne mit Taucher erst am Montag ab 10:00 Uhr hier sein. Wir machen in der Schleusenkammer fest. Da Anita mich fragend ansieht, was wir denn wohl 3 Tage in Lexfähre machen sollen, gebe ich dem Schleusenwärter meine Handynummer und sage ihm, dass wir uns von Freunden abholen lassen und erst am Montag wieder kommen. Unsere Freunde Anni und Karl-Heinz sind eine Stunde später zur Stelle und fahren uns nach Hause.



Noch nie in unserem ganzen Leben haben wir unser Schiff drei Tage in einer Schleusenammer geparkt!!!

Pünktlich am Montag um 10:00 Uhr sind wir wieder zurück und verfolgen das lustige Treiben der Einsatzgruppe mit Taucher. Der findet tatsächlich in dem braunen Wasser mehrere Körbe voller Muscheln und nach zwei Stunden kann der Schleusenbetrieb wieder aufgenommen werden. Hinter uns läuft noch ein Segelschiff in die Schleuse ein, das sind Rosi und Klaus, die auf dem Weg in die Ostsee sind.

Von Lexfähre bis zur Gieselauschleuse sind es nur wenige Kilometer und so laufen Brummküsel und Tedje Wind zusammen in die Schleuse ein. Nach dem Entrichten der Gebühr für Schleusung und Kanal-Teilstrecke des NOK (Abkürzung für »Kaiser-Wilhelm - Kanal«) beginnt die zweite Katastrophe auf diesem Törn. Gerade als der Schleusenwärter das vordere Tor auffährt, passiert ein großes Schiff vorne auf dem Kanal die Zufahrt zum Gieselau-Kanal. Eine gewaltige Sog- und Wellenwirkung schlägt bis in die Schleusenammer und wird dort noch

verstärkt. Unsere beiden Schiffe fangen wie wild zu tanzen. Anita schreit an der Vorleine, ich schreie, sie solle loslassen und hinter mir schreit Rosi an der Vorleine von Tetje Wind. Anita lässt erst los als beide Hände blutig sind.

Nachdem wir die Schleuse verlassen haben, muss ich Anita erstmal verarzten. An beiden Händen sind je 3 Finger und die Handballen verletzt. Die Haut ist weggerissen. Ich drücke dann den Gashebel etwas weiter runter und in Brunsbüttel begeben wir uns sofort ins Krankenhaus.

Und was lernen wir daraus? Zukünftig beim Schleusen mit veränderlichen Leinenlängen nur noch mit Handschuhen arbeiten!!!

Da Anita nun mit den verbundenen Händen nicht mehr so tolle Urlaubsstimmung hat, beschließen wir, eine zweiwöchige Pause einzulegen. Wir bringen unser Schiff in den Hafen unseres alten Segelvereins an der Pinnaumündung und setzen unsere Reise 14 Tage später fort, denn wir wollen ja immer noch nach Hannover und Bremen, aber das ist dann wieder eine andere Geschichte. ♣

www.uksailmakers.de



UK-Sailmakers Deutschland
Dirk Manno & Stefan Voss oHG
Fördepromenade 8
24944 Flensburg

Tel. 0461 - 310 70 60
Fax. 0461 - 341 16
info@uksailmakers.de
www.uksailmakers.de

**Segelservice und
Reparatur vor Ort!
Loft UK: Marina Sonwik
Flensburger Förde**



www.rechtwegdesign.de

Dietrich Lorenz in bester Gesellschaft:

Segeltörn in königlichen Revieren

Schnelles Segeln ist meine Welt und meine Lieblingsreviere sind das Kattegat und Skagerrak. Im Osten begrenzt durch das Land mit vorgelagerten Schären von König Carl Gustaf und Königin Silvia. Im Westen liegen weite langgezogene Küsten von Königin Margarethe und Prinzgemahl Henrik und im Norden finden wir König Haralds und Königin Sonjas felsige Küsten.

Mein Traumziel heißt Marstrand, eine kleine Felseninsel mit einer riesigen Festung in Schwedens Schärenlandschaft.

Der Sommer neigte sich dem Ende entgegen und ich hatte sehr wenig Zeit – also Einhand ging nicht, aber ich wollte in diesem Jahr mit meiner »Logone« unbedingt noch einmal dorthin. Was tun – mein Vereinskamerad Ekkehard Papke liebt auch schnelles Segeln, aber hatte er Zeit? Ich griff zum Telefon, er sagte spontan zu und wenige Tage später legten wir an einem späten Sonntagnachmittag in Gelting-Mole ab. Gegen 22 Uhr erreichten wir den gut besuchten Hafen von Svendborg, ein Platz in der ersten Reihe war uns dennoch erhalten geblieben. Am nächsten Morgen machten wir uns auf nach Ballen auf Samsö, als nächstes Etappenziel liefen wir Anholt an, dort schaffte ich einen der schönsten Anleger in meiner seglerischen Karriere: Unter den skeptischen Blicken Ekkehards und unserer Stegnachbarn steuerte ich meine Luffe 48 in einem Zug längsseits in einen nicht einmal 17 m langen Liegeplatz. Der Anerkennung unseres Nachbarn »Das haben Sie ja ganz toll mit Ihrem Bugstrahlruder gemacht« musste ich leider eine Absa-

ge erteilen – »Ich verfüge über kein Bugstrahlruder«.

Als wir am nächsten Morgen die Nase aus dem Schott hielten, pusteten uns 5-6 bft aus südöstlicher Richtung um die Nase, die sich im Tagesverlauf auf fast 8 bft steigerten – Reisegeschwindigkeiten von bis zu 14 kn über Grund waren nicht selten auf der Logge zu erblicken. Gegen 20 Uhr erblickten wir dann die traumhafte Silhouette des schwedischen Hafens Marstrand und machten unsere Leinen fest. Leicht gesagt - schwer gemacht. An der Ostsee und auch hier oben sind in dieser Jahres- und Tageszeit die Häfen voll. Meine langjährigen Revierkenntnisse halfen mir jetzt. Vor all den vielen festgemachten Yachten sah ich an dem ersten Brückenkopf eine noch unbenutzte, befestigte Grundleine, die zu einem Betonklotz auf dem Meeresgrund führte.

Mit einem sorgfältig ausgeführten Anlegemanöver (die Unterwasserleine durfte nicht in die Schraube kommen) wurde diese Grundleine die unsere. Desweiteren befestigten wir zwei Vorleinen so am Brückenkopf, dass wir auf denselben übersteigen konnten und zusätzlich sicherten alle vorhandenen Fender »Logones« Bordwand. Der Nebenlieger staunte, meinte jedoch, wir hätten den schlechtesten Liegeplatz im Hafen. Was er zu dieser Zeit, genauso wie wir, nicht wusste, war, dass eine Königsyacht gleich gegenüber festmachen würde und hier die Regatten der Drachenboote stattfinden sollten. Zu unserer Sicherheit hatte man tags zuvor noch extra ein Schnellboot der schwedischen Marine abgestellt.



Aus »Logones« Cockpit im Hafen Marstrand fotografiert, Boote der internationalen Drachenregatta vor der königlichen Yacht »Dannebrog«

Dänemarks 78,5 m lange Königsyacht »DANNEBROG« legte kaum 100 Meter von uns entfernt auf der gegenüberliegenden Hafenseite an und wir befanden uns jetzt in der »ersten Reihe«.

Morgens danach bei strahlendem Sonnenschein begann unser erster Hafentag und mit ihm das Leben im Hafen. Die Familienangehörigen der schwedischen und dänischen Königshäuser tauschten sich aus.

Immer vor unseren Augen die Gangway benutzend, in die Tenderboote an uns vorbei zum Land und auch umgekehrt. Die starken Außenborder schneeweiß und unbeschriftet, die Matrosen akkurat gekleidet – die weiblichen mit langen blonden, geflochtenen Zöpfen. Allmählich erkannten wir den Grund des emsigen Treibens: Interna-

tionale Drachenbootregatten wurden gerade jetzt zwischen den Schären vor Marstrand ausgetragen und königliche Segler mischten mit. Über 100 dieser offenen Kielboote - 8,94 m lang, 1,95 m breit, 1,25 m tiefgehend, hochglanzpoliert, mit jeweils drei Besatzungsmitgliedern segelten Regatten - die »Bugattis of the Sea«. Vor den Wettfahrten und auch danach mussten alle an der »Logone« vorbei segeln oder geschleppt werden. Ich blieb an Bord, um alles zu sehen, während Ekkehard, der noch nicht in Marstrand war, das Pflichtprogramm - die gewaltige Felsenfestung zu besichtigen - erfüllen musste.

Über die Jahre hatte ich in verschiedenen Häfen viele Begegnungen mit königlichen Seglern gehabt, aber dies, was wir hier in Marstrand erleben


durften, war der absolute Höhepunkt. Ein weiterer Höhepunkt ereilte uns am zweiten Hafentag, als wir Besuch von den Trägern des Commodore-Preises 2002 – dem Ehepaar Brandes mit ihrer Etap 30 »Libra« bekamen, die bereits Welt- und Islandumsegelungen in ihr Logbuch haben schreiben dürfen.

Der fünfte Segeltag begann mit einem Reff im Großsegel vorbei an dem großen Regattafeld der Drachenboote und nach dem Verlassen des Schärengebietes mit halbem Wind und durchschnittlich acht Knoten Fahrt durchs Wasser. Zielfahrt Skagen - aber bevor der Handyempfang abbrach, riefen wir schnell noch unseren Vorsitzenden an. Wir gratulierten Hargen Johannsen im Büro in Husum zu seinem Geburts-

tag. Danach sinnierten wir eine Weile, wer denn wohl den besseren Tag haben würde.

Skagen ist derweil touristisch voll erschlossen und es lohnt sich, diesen Hafen anzulaufen – »das Paris des Nordens«. Einen weiteren Hafentag mit Besuchen im Straßencafé, Museum und Abendessen an Land genehmigten wir uns hier.

Auf der Rücktour legten wir abends in Grenaa, Ballen und Juelsminde an. Danach segelten wir durch den Alsen-sund nach Gelting zurück. Hier beendeten wir unsere schöne erlebnisreiche Reise.

Wie legt man ohne Stress in achteinhalb Segeltagen 521 Seemeilen zurück – natürlich nur mit Königswetter. 

Nachruf

Der Husumer Seglerverein trauert um

Karen Ortmann

Am 6. Oktober 2010 verstarb unsere Segelkameradin im Alter von 88 Jahren.

Karen Ortmann wurde 1975 in den Husumer Segler-Verein aufgenommen und segelte an der Seite ihres Mannes und unseres Segelkameraden Johannes Ortmann, genannt »Lone« bis zu seinem Tode 1982. Nach ihm wurden auch die Boote auf den Namen »Lone« getauft. Karen Ortmanns Wunsch war es, das Boot und die Segelbegeisterung an ihre Kinder weiterzugeben und weckte diese schließlich in Wiebke, die zusammen mit Christoph dann das Boot übernehmen konnte. Gerne segelte sie auch noch mal auf der »Lone« mit. Häufig wartete sie am Sonntag an der Kante um Boot und Besatzung beim Einlaufen zu begrüßen. Karen Ortmann war gerne beim Verein und fühlte sich bei uns sichtlich wohl bei Treffen im Clubhaus und zu Versammlungen wie dem Grünkohlessen. Wir werden Karen Ortmann in Erinnerung behalten.

Fehlt noch was zu Weihnachten?

Buchtipp: Manfred Degen, »Sylter Spitzen, Neue Satiren von der Goldstaubinsel«, 8,95 Euro, ISBN: 978-3-8319-0417-4; erhältlich in den Buchläden sowie in allen sh.:z-Geschäftsstellen.

Nipptide und Ostwind

Irgendwo in der Ostsee, in einem Yachthafen, an einem Wochenende Anfang September: Sonnenschein, Wind mit Stärke 5 aus Ost. Fallen klappern, Wimpel flattern. Auf allen Booten hektische Betriebsamkeit. Crewmitglieder schleppen Proviant (Dosenravioli!) über wackelige Stege, Leinen werden aufgeschlagen, die ersten Yachten verlassen unter Motor den Hafen und kaum sind sie draußen, gehen die Segel hoch, die Boote nehmen Fahrt auf, schieben gewaltige Lage, die Bugwelle schäumt, die Stimmung ist super, hundert weiße Segel bis zum Horizont. Das Ostsee-Seglerherz lacht – heute stimmt alles.

Nur gut 100 Kilometer weiter westlich, gleicher Tag, gleiche Stunde und in einem kleinen Tidehafen südlich von Westerland. Sonntagmorgen, Sonnenschein, strammer Wind aus Ost. Crewmitglieder schleppen leere Getränkeflaschen von den Booten über wackelige Stege. Es ist drei Tage nach Halbmond, es ist Nipptide. An solchen Tagen kommt nur ganz wenig Wasser, dazu noch für nur kurze Zeit. Gepaart mit dem strammen Ostwind ist so dafür gesorgt, dass überhaupt kein Wasser kommt! Nur wer sich auf den Deich stellt, kann das Wasser sehen – ganz da hinten im Priel blinkt es frech in der Sonne.

Die Boote liegen im Hafenschlick, der knispelt und knaspelt. Das Watt

lebt. Die Skipper sitzen in ihren Booten, schweigend, die Augen auf halbach. Mal kurz rüber zum Fischmarkt nach Föhr oder in die Kultkneipe »Blaue Maus« nach Amrum – das kannst du heute alles knicken. Stattdessen ist Rostklopfen angesagt, Deckschrubben, die Bilge muss gestrichen und Frischwasser gebunkert werden. Doch der Skipper hockt auf seinem Kahn und grübelt. Das alles kann warten. Worum geht's denn eigentlich im Leben? Rausfahren, das ganze Segelzeug hochzerren? Kann es das sein? Gischt fliegt einem um die Ohren, beim Segelbergen verabschieden sich alle Fingernägel und beim Anlegen zerlegst du womöglich den Steg. Am Abend bist du wieder genau da, wo du am Morgen abgelegt hast. Nichts hat sich verändert. Nur das Bier ist alle und Hunger quält. Gutes Stichwort: Hunger! Ein Lächeln überhuscht das derbe Gesicht des Seglers. Jetzt wollen wir erst einmal die Reusen kontrollieren. Hat die letzte Flut was gebracht oder müssen wir unser Essen heute wieder trinken...?

Tatsächlich: Acht Meeräschen sind in die Falle Getappt. Auf dem Rückweg, bevor an Bord das Olivenöl in der Pfanne heiß gemacht wird, werden noch ein paar Austern von der Lahnung gepflückt. Kurzer Anruf bei Schwager Berthold, der im Schrebergarten wühlt und eine Stunde später erscheint er aufgeregt mit einer Schüssel Salat und reifen Tomaten. Und während die Tomaten mit den Meeräschen in der Pfanne brutzeln, werden die Austern mit einem leichten Weißwein verköstigt. Dann, die Stimmung ist schon merklich aufgehellt, werden die köstlichen Westküstenfi-

sche aufgetragen und unsere trägen Gedanken fliegen rüber zur Ostseeküste, wo die heimgekehrten Sturmsegler sich gerade die Dosenravioli(!)

warm machen. Nipptide – ich sach mal so: Für einen Westküstensegler ist das immer wieder eine kulinarische Herausforderung! ♣

Lütt beten wat to schmunzeln to Wiehnachten:

Slipsen

Wat, du hest noch keen passlich Wiehnachtsgeschenk för dien Vadder oder dien Mann funnen?

Schall ick di mol een goden Tip geven: Een nejen Slips. Noch originell genoeg? Ha, du mööb't man eerst den rechten dör dien Keerl rutfinden, dat is nich so eenfach. Denn jümmers noch gellt de Snack: Wies midienen Slips u nick segg di, wat för'n Keerl du büst.

Ja. Ick glööv dor ja fast an, dat een över den Slips veel över een Mannsminsch rutkriegen kann.

Is di t. B. al mol upfullen, dat dünne Keerls, also disse ganz mogereren, dat de ook jümmers ganz dünnen Slipsen mit'n ganz lütten Knütten drägen doot? Un tomeist sünd de ook noch eenfarbig – un wenn't ganz slimm ward – ut so Speckleder. De Dünnen willt nich upfallen, dorum sünd se dünn – un ehr Slips ook. De Dicken dorgegen möögt de bunten mit'n groden Knütt. Is so. Upfallen um jeden Pries.

Man dat interessantste sünd ja de Motiven up de Slipsen. Annerletzt weer ick up so'n Ehrung för een Bibliothekar. Un wat schall ick di seggen: acht vun twintig Mannslüüd harrn Slipsen um, wo Böker up druckt weern. Is dat nich infallslos?

Denn kortens up een Geburtsdagsfier – also Sektempfang – un dat Geburtsdagskind weer een Muskant, de ook een poor leder komponiert harr. Sein Fro hatt sick dorum för em wat

ganz Besünners utdacht: se hett för em een Slips neihen loten, up den Noten to sehn weern, Noten von sien Leder. Jedereen, de em de Hand geven de, muss nu, ob he wull oder nich, up de Noten kieken, un weil dat ja tomeist ook Musikers weern, füng jedereen an, de Melodien up den Slips to fleuten.

Pff – Pff – Pff – Pff.

Un dat Geburtsdagskind weer stolt: Ja, dat Leed heff ick al 1964 schreven. So lang is dat al her. Un kiek mol dit hier: Pff – Pff : 1958 – för mien Fro, weef noch, Elke?

Wat mien Slipsen angeiht - ick loot mi de ja jümmers to Wiehnachten von mien Kinner schenken. De weet, wat to mi passen deit. Anner Johr harrn de wedder een nejen för mi funnen. Een dezent blauen – mit Donald – Duck – Figuren dor up.

Also, Kinner, ick weet nich ...

Doch, doch, de passt to di ...

Un denn seh ick disse dree Rabauken un den armen Unkel Donald, weef doch, den dat jümmers all toveel ward un de dorum egoolweg vör Vergrelligkeit in de Luft springt un »WaaHHH« brüllen deit.

Doch de Kinner weern sick eenig:

Enn passlicher Wiehnachtsgeschenk harrn wi för di gor nich finnen kunn't! ♣



Termine:

26.12.2010	Traditioneller Weihnachts-Frühshoppen
14.01.2011	Bootseignerversammlung
04.02.2011	Jahreshauptversammlung
11.06.2011	Zubringerregatta Hallig Hooge - Helgoland zur Nordseewoche
30.07.2011	Hooger Schleusenfest

„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



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

www.nospa.de



Weltweiter Spielraum
für Ihre spontanen Ideen.

 Nord-Ostsee
Sparkasse

Mit rund 1.500 Beschäftigten, 8 Hauptstellen sowie 68 Filialen und 43 SB-Centern setzt sich die Nord-Ostsee Sparkasse für die Menschen in unserem Region ein. Wir engagieren uns für eine dynamische Wirtschaftsentwicklung, fördern Sport und Kultur und stehen unseren Kunden mit kompetentem Personal bei allen Finanzfragen zur Seite.  **Directservice 04841 8998-55 55**