



Weltweiter Spielraum
für Ihre spontanen Ideen.

 Nord-Ostsee
Sparkasse



An 112 Standorten steht Ihnen unser SB-Service rund um die Uhr zur Verfügung. In drei Finanzmärkten und 68 Filialen bieten wir Ihnen freundlichen Service und fachkundige Beratung - persönlich von Mensch zu Mensch.  **Direktservice 04841 8998-55 55**

TRÖTE

43. Ausgabe

Vereinszeitschrift des
Husumer Seglervereins
2011



Postanschrift
»Tröte«
Vereinszeitschrift d. HSrV
Postfach 1246
25813 Husum
Tel. 04841 / 3052

HUSUMER SEGLER-VEREIN von 1928 e.V.



Liebe Segelkameradinnen und Segelkameraden,

das diesjährige Sommerfest und die Heverregatta haben uns gezeigt, dass die Verbindung aus sportlichem Segelereignis und gemeinsamer Feier eine steigende Resonanz findet.

So konnten wir dieses Jahr wesentlich mehr Boote am Start der Regatta verzeichnen und mit dem Angebot an die Nachbarvereine, sich an unserem Sommerfest zu beteiligen, auch einige Gäste mehr bei uns begrüßen.

Die Begeisterung für das Segeln bei unseren Jüngsten im Verein und das Engagement unserer Betreuer ist auch weiterhin besonders beeindruckend, auch wenn der Schritt vom Opti in die Jollen noch etwas schwer fällt. Die Aktivität der Jugendgruppe insgesamt kann sich aber im Vergleich zu anderen Vereinen durchaus sehen lassen und die Teilnahme an weiteren Regatten steigert den sportlichen Ehrgeiz und schafft Freunde auch über die Vereinsgrenzen hinaus.

Wie bei vielen Vereinen fehlt es uns an der altersmäßigen Mittelschicht. Hier haben wir erkannt, dass wir interessierten Seglern mit Boot auch die Möglichkeit bieten müssen, bei uns einen Liegeplatz zu bekommen. Die Wünsche zur Erweiterung unserer Liegeflächen sind in diesem Jahr in die Erarbeitung des Nutzungskonzeptes des Husumer Hafens eingeflossen und so denken wir, dass der Stellenwert der Segler für Husum auch richtig erkannt wird.

Wir hoffen, dass es uns in Zukunft noch mehr gelingt, unsere Jüngsten in das Vereinsleben zu integrieren und mit den Nachbarvereinen ein vereinsübergreifendes Miteinander der Wassersportler zu erreichen.

Ich wünsche eine frohe Weihnachtszeit, einen guten Rutsch ins neue Jahr, eine schöne Segelsaison 2012 und beste Gesundheit.

Herzliche Grüße

Euer

optiland
SIEVERS
Brillen- und Kontaktlinsen-Studio
Juwelier
SIEVERS

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



Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

Hauptgeschäftsstelle

Norderstraße 18-20

25813 Husum

Tel. 04841 692-0

Fax 04841 692-123

info@husumer-volksbank.de

www.husumer-volksbank.de

**Husumer
Volksbank eG**



Träterei-Übersicht:

<i>Wiebke und Christoph Heer waren auf Überführungstörn: »Biskaya«</i>	4
Highlights aus der Jugendarbeit	9
<i>Thomas Reinke im Gespräch I:</i> Menschen am Rande des Meeres (Azoren)	11
<i>Ekkehard Papke war wieder auf der Bank:</i> Eine nicht alltägliche Reise	14
<i>Regattaleiter Hans-August Nachtigall über die:</i> Heverregatta	17
<i>Jugendwart Jörg Hansen beschreibt (nicht nur):</i> Ein Wochenende für den HSrV	20
Dit un Dat	22
<i>Zu Weihnachten auf platt:</i> Nachtwäsche	24
<i>Janine Ariana über Katamaransegler:</i> Drei Musketiere für Merlin oder drei Tausendsassas gegen Pleiten, Pech und Pannen	25
<i>Mia Christiansen über das</i> Kentertraining der HSrV-Jugend im Husumer Schwimmbad	30
<i>Dr. Harald Petersen im Kielwasser der Vergangenheit:</i> Koggetörn Kiel-Amrum	32
<i>Hargen Johannsen war mit Sohn Karsten</i> Auf Spuren der Hanse – Gotland	39
<i>Jugendwart Jörg Hansen war mit dem Nachwuchs unterwegs:</i> Meldorfer Dom -Regatta 2011	48
<i>Jörg Hansen über</i> Meister, Pokale und ihre Geschichte	50
<i>Thomas Reinke im Gespräch II:</i> Menschen am Rande des Meeres (Agadir)	51
<i>Matthias Schenke:</i> Klappe – die Zweite – und Geschwaderfahrt – die Erste	53
<i>Hargen Johannsen war bei allen vier Friesen-Cup-Regatten:</i> Grand Slam der Friesen	60
<i>Karin-Helga und Ekkehard Papke zwischen den Welten:</i> Vom Weltnaturerbe zum Weltkulturerbe	63
Bootsbewegungen	66
Ein Nachruf auf Heino Röh	67
Termine 2012	68
<i>Rüdiger Junior hat es:</i> Kalt erwischt!	68

Wiebke und Christoph Heer waren auf Überführungstörn:

»Biskaya«

Der Nationalexpress, unser Bus von London nach Brighton, wollte nicht abfahren. Es wehte mit 8-9 aus Südwest mit heftigen Schauerböen. Mittags erreichten wir, das sind Wiebke, Christoph, Muscher und Georg, Brighton.

Wir wollten und sollten Georgs neu erworbene Vinzenz – eine Hallberg Rassy 42 – ins Mittelmeer bringen. Das Boot war bestens ausgerüstet mit allem drum und dran einschließlich Life Tag (ein Mann-über-Bord-System, das uns noch einigen Spaß bereiten sollte).

An sich sollten wir das Boot in Falmouth übernehmen. Die Vorcrew hatte es angesichts des schlechten Wetters aber nur bis Brighton geschafft. Der direkte Weg von Südengland nach Galizien verlängerte sich also um gut 200 Seemeilen.

»West to southwest five to six, occasionally 7, seastate rough or very

rough, squally showers, strong wind-warning in force“ wurde die Wetterberichtsleitanei der folgenden Woche – keiner wollte es mehr hören.

Trotzdem sind wir dann nach Verproviantierung (das Bier war in Spanien alle) am Montag los, Kurs West bei leichtem Sprühregen außen rum um die Isle of Wight, Ziel Weymouth.

»The tide is king« im englischen Kanal zum Teil mit 10,4 Knoten über Grund. Auf der Reise ging bei reichlich rauher See der Flaggenstock mit Nationale über Bord, wahrscheinlich durch einen unserer Lieblinge, genannt Tom und Jerry – zwei Monsterkugelfender, die wir achteraus am Heckkorb gelascht hatten, nun erfreut sich sicherlich ein Engländer an ihm.

In Weymouth haben wir einen neuen Flaggenstock erstanden, eine Ersatznationale war an Bord und der Skipper wurde wieder fröhlich.



Von Weymouth, dem Ort der nächsten Olympischen Segelregatten, ging es am nächsten Tag weiter nach Dartmouth. Bei Südwest 5-6 rund Portland Bill hatten wir in den Races grünes Wasser bis an den Mast. Vinzenz wurde das erste Mal richtig durchgeschüttelt und hat sich ausgezeichnet bewährt.

Gegen Mitternacht waren wir endlich in Dartmouth. Es kam uns zugute, dass wir von unserem Segeltörn um England die Einfahrt kannten und somit auch bei Dunkelheit gut durch die etwas verwinkelte Einfahrt durch kamen. Am nächsten Tag hatten wir einen Ruhetag im wunderschönen River Dart. Auf Empfehlung eines verschmitzten Engländers waren wir abends zum Essen im Ships Inn. Wir wurden von einem weißen Hasen bedient. Die kurvenreiche junge Dame gab im weiteren Verlauf der Reise den Herren immer mal wieder Anlass zu schwärmerisch chauvinistischen Anmerkungen.

Am nächsten Tag wieder ein langer Schlag gegen Wind und Strom. Auf der Reise brach an der Kreuz der Pelikanhaken des Babystags, die Arbeitsfock war erst mal nicht mehr einsetzbar und musste unter ziemlichem Gewürge und Geschlage geborgen werden.

Unter Maschine weiter nach Falmouth, unserem Absprunghafen über die Biskaya nach Galizien, dort ist es uns dann gelungen, in einer Segelmacherei einen massiven Hammer und einen ebensolchen Schraubstock zu benutzen, um den Pelikanhaken wieder in Form zu bringen, das ging, wir haben uns daraufhin ein schönes Guinness genehmigt...der Haken wurde wieder angeschlagen und zusätzlich mit einer Schelle gesichert, erscheint sehr empfehlenswert!

In Falmouth haben wir in einem der vorzüglichen Pubs mit »free wifi« die Großwetterlage über »us grib« studiert und es war klar, dass wir am nächsten Tag los mussten. Ein Hochdruckgebiet über der Biskaya kündigte für die nächsten 3-4 Tage ruhiges Wasser an.

Eine Woche nach unserer Ankunft verließen wir am nächsten Tag Great Britania bei kaltem Wetter, Südwest 5-6 und Sprühregen via Ushant (Brest) nach Galizien. Bereits abends kam die Sonne raus, der Wind hatte abgenommen und uns stand eine sterneklare Nacht bevor. Wir erreichten das westliche Ende des Verkehrstrennungsgebietes Ushant gegen 01:00Uhr. Dort herrschte dichter Verkehr zum und vom Verkehrstrennungsgebiet Finisterre.

Vinzenz entwickelte sich zum Piepschiff. Das Life-Tag-System (Mann über Bord) löste ohne Grund immer wieder aus, obwohl die gesamte Crew an Bord war. Vermutlich lag der Fehler daran, dass der Empfänger zu nahe am Funkgerät installiert war.

Die Freiwache konnte nicht schlafen und nur mit Mühe wurde das gesamte System abgeklemmt und die üblichen Sicherheitsvorkehrungen zum Zusammenhalt der Mannschaft mussten ausreichen.

Es folgte eine wunderbare Fahrt teils mit Maschine in den nächsten drei Tagen über die Biskaya. Bei raurem Wind und Sonne, Atlantic-swell und unendlich vielen Tümmeln. Bereits am zweiten Tag hatten wir das Festlandshelf verlassen und 5000 m lagen unter dem Kiel. Die Wassertemperatur stieg von 13° im Westausgang des englischen Kanals bis auf 19, 5° vor Kap Finisterre und die langen Unterhosen wurden verbannt.

Nach 492 Seemeilen ab Falmouth rundeten wir nach dreieinhalb Tagen

die berühmte Wetterscheide Kap Finisterre bei Nord 6 und tüchtig Welle. Wenig später hatten wir aber keine Lust mehr und wir entschieden uns für Portosin, einen großen Fischereihafen mit Marina in der Riva du Muros. Wir waren stolz und müde. Das südliche Europa war erreicht! Fortan sollte uns der Norddata vorantreiben

Am folgenden Ruhetag unternahmen wir einen Busausflug in die nahe gelegene versandete alte Hafenstadt Noia mit spanischem Flair, engen kleinen Gassen, ab mittags verschlossenen Geschäften und Siesta haltenden Bewohnern. Das Leben beginnt erst ab 17:00 Uhr wieder und in den Restaurants gegen 22:00 Uhr. Wir mussten uns also umgewöhnen, morgens früh hatte kein Bäcker offen und dem hungrigen Segler war ein frühes Abendessen nicht vergönnt. Da wir alle kein Spanisch sprachen war eine Verständigung auch in den Häfen teils schwierig. Selbst die englische Sprache war nur sporadisch bekannt.

Bis hierhin hatten wir etwa die

Hälfte der Gesamtstrecke zurückgelegt. Weitere lange Schläge standen bevor. Von Baiona (50 Seemeilen südlich von Portosin) ging's über Nacht nach Cascais an der Mündung des Tejo. Die Strömung vor Portugal setzt südlich mit beständig ein bis zwei Knoten, hinzu kommt der Norddata, also optimale Bedingungen trotz der hohen Atlantikwelle. Kurz vor Cascais passierten wir den westlichsten Punkt des europäischen Festlands; das Cabo da Rocca mit dem schönen Leuchtturm auf steilem Felsen.

Die luxuriöse und hochpreisige Marina von Cascais entspricht dem mondänen Badeort Lissabon, an welchen Estoril und seine Rennstrecke direkt angrenzen. Von der Marina führt eine beeindruckende Palmallee über die alte Festung in eine Altstadt mit vorzüglicher Küche – gutes Essen und Trinken macht glücklich.

Tags drauf Ausflug nach Lissabon, einer Hauptstadt mit morbider Melancholie, die zum Verweilen in den Kneipen bei Vinho Verde und gegrillten Sardinien einlädt.



Über Sines, einem großen Industriehafen mit gemütlicher Marina, ging es weiter zur Algarve. Wir rundeten das Cabo Sao Vicente bei Fallwinden von N 6 und hohen Wellen. Hinter dem Kap wurde es wieder ruhiger und heiß. Afrika kommt näher. Nach 77 Seemeilen machten wir am frühen Abend in Lagos fest. Der Touristenrummel an der Algarve begleitete uns nun die nächsten Tage. Das Highlight war sicherlich in Villamoura, einem um eine Marina herum gebauten Plastikort, zu finden.

Die nächste Station war Villa Real de Santo Antonio auf der portugiesischen Seite des Rio Guardiana, dem Grenzfluss zwischen Portugal und Spanien. Wegen des in der flachen Flusseinfahrt und im Hafen laufenden Stroms gestaltete sich das Anlegemaneuver relativ schwierig. Wir fühlten uns in das heimische Revier zurückversetzt.

Tags drauf verließen wir Portugal, bei Sonne und Nord 6-7 Kurs Cadiz. Nach 69 Seemeilen machten wir im porto america ein Stück Fußweges außerhalb der Altstadt fest. »Gades« Namensgeber von Cadiz und Thomas und Ankes Schiff begrüßt am Beginn der Promenade in die Altstadt. Gades war uns in der Biskaya in einer Entfernung von fünf Seemeilen begegnet – wie wir später erfuhren – wir haben sie trotz AIS nicht bemerkt.

Eine quirlige Altstadt erwartete uns in Cadiz und wir legten einen Ruhetag ein. Endlich wurde das erste Mal am Stadtstrand bei 26° Wassertemperatur gebadet mit anschließenden blutigen Füßen durch die Felsen bei Christoph. Nach Tapas, Weißwein und Brandy ließen die Schmerzen aber schnell nach.

Da wir noch sechs Tage Zeit hatten, fuhren wir am nächsten Tage nach

Barbate. Wir wollten von Cadiz nicht in einem Rutsch nach Gibraltar, da die Passage durch die Straße von Gibraltar wegen der dort herrschenden Strömungsverhältnisse ein genaues Timing voraussetzt. Dies hätten wir auf direktem Weg nur schwerlich geschafft. Also nochmal Zwischenstopp in Barbate.

Auf dem Weg dorthin bei abnehmendem Nordwest rundeten wir das Cabo Trafalgar. Im Gedenken an Lord Nelson gab es einen Brandy für ihn und uns. Hier wurde am 21.10.1805 europäische Geschichte geschrieben mit der Schlacht von Trafalgar, in der Lord Nelson den französischen Admiral Villeneuve schlug und selbst starb. Die Träume Napoleons zur Eroberung der Britischen Inseln wurden hierdurch zunichte gemacht.

Bei der Anfahrt auf Barbate konnten wir schon das Rifgebirge – also Afrika – sehen. Bei der Einfahrt war außerdem auf die weit nach See hineinreichenden Thunfischnetze zu achten. Diese haben die Form von Dreiecken mit einer Schenkellänge von ca. zwei Seemeilen, sie sind aber gut durch Kardinaltonnen bezeichnet.

Nun sollte es also durch die Straße von Gibraltar gehen. Man ist gut beraten, sich an die Segelanweisungen des »Reeds« zu halten, da ein sehr starker, unterschiedlicher Strom läuft. Unsere Berechnungen waren richtig, durch das Nadelöhr zwängt sich eine Masse von Berufsschiffahrt. Wir hielten uns dicht unter Land in der Küstenverkehrszone und der Strom zog uns zum »Rock« (wie die Engländer ihre geliebte Exklave bezeichnen). Dort fest in der Bay Marina 100 m neben der Landebahn des Flugplatzes der Briten, was aber nicht störte, da nur 3-4 Flugzeuge pro Tag landen und starten. Gibraltar selbst erinnerte an Helgoland mal



zehn, allerdings mit britischem Flair, bierverschmierten Theken, Fisch and Chips und Gibraltarpfund, es gilt aber Rechtsverkehr und spanische Zeit.

Wegen der sengenden Hitze verzichteten wir auf die Besteigung des Felsens, die künstlich dort angesiedelten 100 Affen sahen wir nur beim Souvenirhandel und bewunderten den Felsen am nächsten Tag von allen Seiten von See aus.

Das Ziel war erreicht, Vinzenz war so gut wie unversehrt am 12. Juli 2011 im Mittelmeer. Die letzten 50 Seemeilen bei wechselnden Winden führten uns nach Fuengirola, vorbei an Marbella und ca. zehn Seemeilen vor Malaga. Fuengirola selbst ist ein etwas in die Tage gekommener Touristenort, aber ganz nett. Muscher, Christoph und Wiebke fuhren am nächsten Tag nach Malaga rein, während der Skipper meinte, das Schiff putzen zu müssen – wir hätten ihm so gerne geholfen!

Abends um 23:00 Uhr, der Essenszeit der Spanier, gab es in einem vor-

züglichen Restaurant ein wunderbares Captainsdinner, bei dem der gelungene Törn mit rund 1450 Seemeilen ausgiebig gewürdigt und begossen wurde.

Am nächsten Tag kam die neue Crew mit Hanni, Rosi und Klaus.

Am Freitag, dem 15.7.2011 stiegen wir in Hamburg bei frischen 18° und Nieselregen aus dem Flugzeug und waren wieder in der Wirklichkeit angekommen. Die Reise war ein Erlebnis und wird uns allen sicherlich in Erinnerung bleiben 🍷



Highlights aus der Jugendarbeit in 2011



Wir begannen das Jahr mit einem Kentertraining im März mit einer regen Beteiligung.

Dann richteten wir im Frühsommer mit einer Landestrainerin ein Regattatrainning auf der Treene aus, auf das

wir uns im Winterhalbjahr theoretisch vorbereitet hatten. Dabei kamen auch Föhler und Schlüttsieler Kinder dazu. (insges . 20 Kinder). Die Veranstaltung klang mit einem Familiensegeln aus. (Bei Regen und Schauerböen mit



gemeinsamen Grillen – Stimmung trotzdem super).

Es nahmen 7 Kinder an der Kreismeisterschaft teil (1-4ter Platz HSrV) und 13! an der 40ten Opti-Woche in Friedrichstadt.

Wir fuhren wie immer mit Optis nach Hooge zum Schleusenfest (inoffizieller Deutscher Meister im Opti: Torge Erichsen) und nach Wyk.

Vielen Dank an die WDR für die freundliche Unterstützung beim Transport!

Zur Heverregatta taufte wir die beiden Speedbreeder-Jollen. Vielen

Dank an die Familie Röh, die uns mit einer Spende, die Anschaffung der zweiten Jolle ermöglichte.

Dann waren wir in Meldorf auf der DOM und in Louisenlund –sogar mit Jollen.

Schließlich haben wir unsere Hafentageregatta mit Rekordbeteiligung von 23 Optis durchgeführt. Es hatten 8!! Föhrer und 2 Neumünsteraner Gäste teilgenommen und auch 13 Husumer! Die zwei aus Neumünster waren Neele und Tjarde Ketels, die sich in Friedrichstadt mit den Husumern angefreundet hatten

Thomas Reinke im Gespräch I:

Menschen am Rande des Meeres (Azoren)

Santa Maria ist eine kleine Insel im Südosten des Azoren- Archipels. Wir haben die Insel im September 2010 besucht und auch die Hafenmeisterin, Cheila, kennengelernt. Dieses Interview mit ihr wurde von der Crew der »Flying Kefi« auf Englisch geführt und wir haben es übersetzt:

Cheila ist die erste, die man bei der Ankunft in der Marina von Vila do Porto kennenlernt und bleibt wichtig während des ganzen Aufenthalts. Vollständig heißt sie Cheila Micaela Borges Melo – für portugiesische Verhältnisse ein ziemlich kurzer Name. Sie ist eine richtige Einheimische. Sie wurde vor 19 Jahren in Vila do Porto geboren und lebt seitdem dort. Vor einem Jahr fanden sie und ihr Freund glücklicherweise eines der billigeren Appartements in der Stadt.

Ihre älteren Halbbrüder, beide Fischer, und ihr jüngerer Bruder leben mit ihrer Mutter zusammen. Der Vater verließ die Familie vor ein paar Jahren und lebt nun in Belgien.

Cheila, ich habe den Eindruck, Du liebst deinen Job sehr, was ist so faszinierend daran?

Zunächst habe ich gerne mit Leuten zu tun und helfe ihnen gerne. Ich versuche immer, Menschen glücklich zu machen, so dass sie wieder kommen wollen. Als im April »mein erstes Boot« ankam, war es schwierig, zum ersten Mal den ganzen administrativen Papierkram zu erledigen. Aber ich merkte auch, welche Wünsche der Skipper und seine Crew hatten und das machte es mir leichter. Ich konnte ihnen helfen, einen Mietwagen zu finden und Läden, in denen sie ihre ganz speziellen Sachen kaufen konnten und so.

Dafür mache ich den Job!

Du machst deinen Job sehr gut, wo hast du das gelernt?

Ende Juli habe ich die 12. Klasse geschafft und meinen Abschluss in Tourismus gemacht. In meiner Abschlussarbeit für mein Diplom habe ich eine geführte Tour für eine offizielle Delegation von Sao Miguel organisiert. Das war toll. Dann hatte ich das Glück, diesen Dreimonatsvertrag mit der neuen Marina zu bekommen. Ende September muss ich nun meine Bewerbung schreiben und sie überall hinschicken, wo man mit Tourismus zu tun hat, z.B. an Touristen-Informationen und Hotels.

Ich sehe dich manchmal an so etwas wie einem Artikel arbeiten. Bist du mit einem besonderen Projekt beschäftigt?

Ja, ich sammle alle möglichen Informationen über die Insel und fasse sie in einer kleinen Broschüre zusammen. Es soll alles enthalten, was interessant und nützlich sein kann, wenn jemand Santa Maria besucht. Du wirst alles über unsere Tradition, unsere Feste und Veranstaltungen finden, aber auch den Bus-Fahrplan, eine Liste der Supermärkte, Restaurants usw.

Momentan schreibe ich ein Kapitel über die Natur und die Landschaftsschutzgebiete der Insel. Ich suche nach all den besonderen und schönen Orten, die noch auf keiner Landkarte sind. Mein Ziel ist es, den Leuten die Möglichkeiten zu zeigen mit vielen Bildern und Beschreibungen und sie wählen aus, was ihnen gefällt.

Das ist eine ausgezeichnete Idee und keine einfache Aufgabe. Woher bekommst du diese ganzen Informatio-

Optiregatta des HSrV Hafentage, 14.08.2011

Platz	Bootsname	Steuermann Frau	Alter	Verein	Geamtpunkte	1.WF	2.WF
1.	Just4fun	Jan Rost	11	HSrV	4	1	3
2.	Ida	Nele Ketels	13	SCN	5	4	1
3.	NOSPA	Gyde Hansen	11	HSrV	7	5	2
4.	Herr Nilson	Friederike Rost	13	HSrV	8	3	5
5.		Joshua Schmidt	11	WYC	11	2	9
6.	Orange Lady	Jacob Schmidt	10	WYC	14	8	6
7.	Backbert	Tjarde Ketels	11	SCN	14	7	7
8.	Kleiner Onkel	Thore Koritzius	11	HSrV	14	6	8
9.	Rasendes Monster	Joris Kohn	10	WYC	19	9	10
10.	EnterPrice	Hendrik Kuhse	8	HSrV	21	10	11
11.	Happy Kiwi	Tobias Fürst	10	WYC	22	18	4
12.	Lüchting	Mayra Vrisema	11	HSrV	26	14	12
13.	Fiete	Lasse Clausen	10	HSrV	27	13	14
14.	Pirat	Mia Christiansen	10	HSrV	28	12	16
15.		Otis Kohn	10	WYC	30	15	15
16.	OptiX	Norman Gehrman	12	WYC	30	11	19
17.	Delfin	Lars Ebel	10	HSrV	32	19	13
18.	Knut	Femke Clausen	13	HSrV	34	16	18
19.	Mücke	Sven Ebel	12	HSrV	39	22	17
20.	Kleiner Wikinger	Nelson Petersen	12	WYC	39	17	22
21.	Scotti	Fabian Lass	11	HSrV	41	21	22
22.	Wickie	Friederike Kuhse	11	HSrV	43	20	23
23.	Rucksack	Johannes Kuta	8	WYC	44	23	21

nen und hast du jemanden, der dir hilft?

Eine Menge Informationen habe ich aus dem Internet. Und sobald ich mehr Zeit habe, werde ich in die Bibliothek gehen und werde mit verschiedenen Leuten sprechen. Ich habe Kontakt zu einem, der in Verbindung steht zu den »Amigos dos Acores«. Er weiß viel über die Geologie und Biologie der Insel. Anne Hammik, die den Segelführer »Atlantische Inseln« geschrieben hat, hat mir auch Unterstützung angeboten.

Und wo kann ich deine Broschüre bei meinem nächsten Azoren-Besuch erhalten?

Hm, die Frage nach der Veröffentlichung habe ich bislang noch nicht geklärt. Zuerst muss ich es fertigstellen und das Ergebnis muss gut sein. Meine Absicht ist es, dass sie auf der ganzen Welt bei allen Menschen Interesse weckt, sogar bei denen, die nur über Santa Maria hinweg fliegen.

Was gefällt dir so besonders am Leben auf Santa Maria?

Santa Maria ist eine sehr ruhige Insel mit vielen wunderschönen Plätzen. Man muss sie nur erkunden! Warum fahren die ganzen Schiffe nach Madeira, Gibraltar oder woanders hin? Kann es dort etwa schöner sein als hier?

Die Leute bilden eine enge Gemeinschaft. Man hilft einander. Naja, manchmal können sie auch ein bisschen schlitzohrig sein. Aber ich bin sicher, sie werden immer gastfreundlich sein und Touristen willkommen heißen.

Bist du schon auf den anderen Inseln der Azoren gewesen?

Ich war ein paar Mal in Ponta Delgada auf Sao Miguel. Es ist eine größere Stadt und wir fahren mit der Fähre hin, wenn wir etwas Bestimmtes brauchen, was dort vielleicht auch billiger

ist. Aber ich bin nie zu den anderen Inseln gereist, weil wir das Geld dafür nicht haben. Wir packen einfach unsere Taschen und finden einen schönen Platz für ein Picknick oder Camping. So verbringen wir unsere freie Zeit. Wir brauchen nicht viel Geld.

Gibt es schwierige Aspekte im Alltagsleben auf einer kleinen Insel wie Santa Maria?

Das Schwierigste ist, dass es keine neuen Arbeitsplätze gibt, besonders für die jungen Leute. Viele gehen nach Ponta Delgada oder auf das portugiesische Festland und werden nie wieder kommen – nur für den Sommerurlaub, wenn auch unsere traditionellen Feste stattfinden.

Die Wirtschaftskrise trifft uns sehr hart. Aber wer zeigt irgendeine Initiative, dagegen etwas zu tun, z.B. mit Werbung und guten Preisen etc.? Daher macht der öffentliche Dienst als größter Arbeitgeber keine Fortschritte, die Restaurants, Bars und Läden brauchen keine neuen Mitarbeiter und das Geschäft der Landwirte und Fischer ist klein, instabil und geht zurück. Die Bauern werden älter und die junge Generation will nicht übernehmen. In diesem Jahr hatten die Fischer eine sehr schlechte Saison. Die Fangmenge vom Thunfisch ging auf ein Drittel zurück und die Eisfabrik für die Lagerung der Fische ist eingegangen.

Im Winter wird es vielleicht sehr ruhig. Langweilst du dich nicht?

Nein, nie! Vor vier Jahren hatte meine Mutter einen Schlaganfall und brauchte viel Hilfe. Oder ich besuche meine Großmutter, die 96 Jahre alt ist. Die alten Leute sind einsam und freuen sich, wenn jemand mit ihnen redet. Und normalerweise gehe ich auf den Kinderspielplatz, um zu entspannen, um über das Leben und neue Ideen nachzudenken.

Hast du irgendwelche Träume oder Wünsche für die Zukunft?

Ich träume nicht gerne, ich hab Angst vor Albträumen. Aber irgendwann möchte ich ein eigenes Haus haben. 200 € Miete bezahlen bei einem kleinen Einkommen von 300€ macht nicht zufrieden.

Cheila, ich danke dir sehr für diese Einblicke in dein Leben und in deine Gedanken. Ich wünsche dir alles Gute und viel Erfolg und Freude bei dem, was du vorhast. Dieter und ich werden sicher wieder nach Santa Maria kommen, wenn wir das nächste Mal über die Azoren segeln 🍷

„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

Frank Stöhrmann · Liebigstraße 11-13 · 25813 Husum

Telefon 0 48 41 / 7 35 50 · Fax-Nr. 7 48 85

Ekkehard Papke war wieder auf der Bank:

Eine nicht alltägliche Reise

Mitsegler Udo Schmidl beschreibt wie es war:

Travemünde – Norwegen – Bremerhaven, 800 sm vom 23. 07. bis 05. 08. 2011.

Hat jemand meine Brille gesehen ... aber egal, ich hab' noch mehrere mitgenommen. So klang es, als neun rüstige Seefahrer zum »betreuten Segeln« mit der BvB auf eine Reise nach Schweden, Norwegen und England, mit dem Ziel Bremerhaven, aufbrechen. Sehhilfen waren bei uns schon angebracht, um manchmal doch kleinere Anzeigen auf Instrumenten und Seekarten zu entschlüsseln. Aber Routine und erfahrene Seemannschaft ließen kleinere Gebrechen vergessen.

Neun Segler mit Wolfram als Skipper freuten sich auf eine schöne Reise in die schwedischen und norwegischen Schären mit einem Abstecher nach England und einer Heimreise nach Bremerhaven. Zeitlich musste da schon alles passen, aber wir hatten ja auch ein schnelles Schiff.

Neun Segler mit dem Seeküken Hartmut (65) und acht weiteren Gestandenen (bis 74) hatten in Travemünde das Schiff übernommen, gebunkert und seefertig gemacht. Doch das Wetter wollte nicht so recht mitspielen. Starkwind (die Radiomeldungen sprachen von einer gesperrten Fehmarn-Sund-Brücke) mit himmelstürzendem Regen vereitelte das Auslaufen. Also blieb nur eins, abwarten. Auch noch der zweite Tag im Hafen: gleiches Wetter, leichter Unmut machte sich breit. Bei der gleichzeitig laufenden Travemünder Woche verloren mehrere Schiffe das Gleichgewicht und ihre Masten. Am nächsten Tag endlich:

Leinen los Richtung Dänemark und weiter. Aber was war das nun schon wieder: nach Sturm und Regen auf der Höhe östlich von Fehmarn, Windwechsel, dann Flaute und strahlender Sonnenschein. Und war das eine Flaute. 26 Stunden kein Wind, aber rein gar nichts, nicht die geringste Bewegung auf See. Also Motor an und auf betonnten Seestraßen durch Dänemarks Sunde nach Norden, Richtung Schweden. Nördlich von Anholt bei strahlendem Sonnenaufgang und blauem Himmel SO-Wind 2-3 Bft. Endlich wieder segeln. Bei Lysekil erreichten wir, wieder bei abnehmendem Wind, die schwedische Küste. Hafentag nach anstrengender Motorbootfahrt in Lysekil mit Besuch der Stadt und dem farbigen gegenüber liegendem Örtchen Fiskebäckskill. Immer wieder ein Highlight in den schwedischen Schärengewässern.

Nun aber doch weiter Richtung Norwegen? Den geplanten Landfall hatten wir schon verschoben, wir wollen doch noch nach England. Mit guter Fahrt geht es durchs Skagerak, Meile um Meile der Nordsee entgegen ... und dann holt uns wieder das Seglerpech ein. Gegen Mitternacht schläft der Wind ein, bleierne See breitet sich aus. Gegen Mittag des nächsten Tages dann auffrischende Winde, erst 3 Bft dann 4, 5, 6 mit lieblichen Böen und steiler See aus der Nordsee direkt gegen an. Sollten und mussten wir uns das antun? Der Entschluss der Schiffsführung stand bald fest ... England war bei diesem wechselndem Wetter keine Alternative mehr für uns. Also Abfallen nach Norwegen und die Suche nach einem geeigneten Landfall. Zur Auswahl stand Farsund, in den

Flekkefjord nach Flekkefjord oder Egersund. Die Wahl fiel auf Farsund, einem Hafen mit zunehmend touristischem und hafentechnischem Potential. Der Tiefgang der BvB macht an den gut besuchten Gastliegeplätzen das Anlegen nicht möglich, wohl war der dann angesteuerte Liegeplatz in der Nachbetrachtung eine gute Wahl.

Nun also doch Norwegen. Mit Leihwagen machten wir eine beschauliche Reise zu den Orten, die uns bei der Wahl unseres Landfalls entgangen waren: Flekkefjord und Egersund. Die Fahrt durch den Süden Norwegens ist ein landschaftliches Erlebnis und dann Flekkefjord: tief im Fjord, Stadtfest, dumpfe Musik, Trubel in allen Gassen und auf dem Wasser und kein Liegeplatz im Stadthafen. Und weiter ging es, ein kleiner Fjord an der SW-Küste, Sogndalstrand ... eine Perle, die in Erinnerung bleiben wird und die Fischsuppe auch. Dann nach Egersund – wie war es da? Lange Einfahrt, eine Fischfabrik, überfüllte Stege, enge Liegeplätze mit Schwell. Also war die Wahl, Farsund anzulaufen, eindeutig die bessere gewesen. Und das Land mit dem Auto kennenzulernen: eine bleibende Erinnerung.

Doch wie sollte es nun weitergehen, die Wetterprognosen warteten mal wieder mit drehenden Winden um 1, 2 oder 3 Bft oder gar nichts auf. Sollte es das nun schon gewesen sein?

Ausfahrt aus Farsund, Richtung ... Helgoland oder doch vielleicht noch Borkum? So viele Möglichkeiten mit über 3 m Tiefgang bleiben ja gar nicht mehr übrig. Erst gute Fahrt, die BvB gleitet gut durchs Wasser. Und wieder das gewohnte Bild.

In der Nacht Wetterberuhigung und bleierne See. Die ersten Telefonate mit Zuhause, dort Wind, Regen und Sauwetter, scheint auch nicht viel besser

zu sein, nur anders herum. Da dann doch lieber wie bei uns: Windstille, Sonne, ölige See und herumtollende Tümmeler. Ankunft auf Helgoland, fast zu Hause, na was soll es, kann ja nicht immer so laufen wie es geplant war.

Die Rückkehr nach Bremerhaven ist so schnell erzählt wie die Fahrt der BvB. Mit 10 kn (hätten wir das doch häufiger gehabt) in die Weser, rein in den Schifffahrtsweg mit halbem Wind nach Bremerhaven. Anruf zur Einfahrt in die »Neue Schleuse«, fest machen am neuen Liegeplatz und die bekannte Prozedur: Sauber machen, reparieren, packen und die neue Crew empfangen.

Resümee: eine nicht geplante, nicht alltägliche, aber rundum harmonische Seereise der älteren Seebären(in) Wolfram, Ekkehard, Wolfgang, Philipp, Heinz, Barbara, Klaus, Hartmut und Udo 



SETHE
Technik für die Gastronomie

- Ladenbau
- Großküchenanlagen
- Imbissausstattungen
- Lüftung und Kühlung
- Hotel- und Gaststätteneinrichtungen
- Getränkekanalanlagenbau
- 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

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.uksailmakers.de

Regattaleiter Hans-August Nachtigall über die:

Heverregatta

Ich wurde von Jan-Peter gebeten, etwas zur Regatta zu schreiben. Da ich mit Janni zusammen zur Schule gegangen bin, dachte ich eigentlich er wüsste um meine Abneigung, Aufsätze zu schreiben. Ich versuche es trotzdem.

Freitagmorgen auf dem Weg zur Arbeit ging der erste Blick auf die Windräder. In diesem Jahr war kein Starkwind gemeldet und ich freute mich, dass es endlich losging. Hoffentlich keine Betriebsstörung mehr auf der Arbeit, damit ich rechtzeitig in Husum bin. Der erste Wetterbericht im Radio spricht von SW-lichen Winden – bisher war NW-lich gemeldet. Bis Tetenbüll kreuzen das dauert, da muss ich die Bahnen noch etwas abändern.

Nachmittags dann die anreisenden Segelkameraden begrüßen und die Regattabesprechung vorbereiten. Auf der Regattabesprechung verlief alles glatt. Wir wollten dieses Jahr wieder eine verkürzte Bahn mit eigenem Start für die Einhandsegler und die Doppelhandcrews anbieten. Den in dieser Gruppe mitfahrenden Segelkameraden hat es, glaube ich, viel Spaß gemacht, dabei zu sein. Auch hier wurde angeregt über die Yardstickzahl geredet. Die Einhandsegler bekamen eine extra Vergütung und alle Betroffenen waren sich einig – fand ich toll.

Die Yardstickzahl.... soll uns das Regattaleben vereinfachen. Das Yardsticksystem legt eindeutige Vergütungen für jedes Schiff fest. Ausgehend vom in der Yardstickliste beschriebenen Wertstandart, gibt es Vergütungen für Abweichungen. Zwecks Vereinfachung zukünftiger Regattabesprechungen möchte ich hier die wichtigsten Regeln noch mal kurz zusammenfassen:

Es gibt keine Vergütungen für z.B.:

- falsche Kurse – z.B. nur Kreuz oder nur halben Wind
- weil man mal so langsam war wie ein langsames Schiff
- falsche Windstärken /Windrichtungen
- Mannschaft
- Wassertank hinten oder eingebaute Wasserdusche etc.
- alte Segel

Vergütungen gibt es bei bestimmten Veränderungen zum Wertstandart z.B.:

- Festpropeller statt Faltpropeller
- Einbaumotor statt Außenborder (kein Motor)
- verkleinerte Segelfläche
- keine Genua
- kein Spi
- Verkleinerungen des Kieles

Endlich Samstag gutes Wetter. Mit der Cornelia geht es los zum Start. Der Startpreis war dieses Jahr spannend zu vergeben. Die X- Mal war genau pünktlich am Start. Besser ging es nicht. Bei guten Windbedingungen und ablaufendem Wasser ging das Feld auf die Kreuz. Später wurden in der Hever vor Nordstrand noch ein paar Haken geschlagen und (fast) alle sind heil wieder durchs Ziel gegangen. Zwei Besonderheiten aus meiner Sicht möchte ich hier erwähnen. Ein Schiff hat sich entschieden, die Regatta auf einem Sand festsitzend zu beobachten. Hierzu der für mich schönste Funkspruch aus dem Regattafunk:

»Wir haben einen Sand gefunden – eigentlich wussten wir schon, dass da einer war und jetzt sitzen wir drauf.«

Eine andere Yacht trieb sich im wahrsten Sinne nach dem Zieldurch-

gang auf der Ziellinie im Bereich der Wendetonne rum. Hierzu gibt es auch einen aus dem Regattafunk: «Regatta-leitung (verzweifelt) an die »Auszeit«: »Bernd!! Was machst Du da?! WAS machst Du da???»

(Nachdem die »Auszeit« durchs Ziel war und danach wie herrenlos ins Feld zurück trieb – der Skipper war damit beschäftigt den Regattafragebogen aus seinem überfluteten Schiff zu retten – Seeventile der Toilette waren auf...)

Einige hatten am Nachmittag noch dringenden Klärungsbedarf bei dem Fragebogen. Da die Internethandys zum Glück nicht alle Antworten wussten.

Abends gab es was vom Grill, die Musik war wieder Klasse. Es wurde ge-

klönt und getanzt bis in den frühen Morgen. Die eine oder andere Wende oder Segelführung wurde noch mal ganz genau durchgesprochen. Die Getränke hatten die richtige Temperatur und Stärke und wurden uns auf nette Weise kredenzt.

Vielen Dank noch mal an alle Helfer! (auch für 2012 werden wieder Freiwillige gesucht)

Fast hätte ich was wichtiges hier vergessen: Der beheizbare Schuppen! Jörgen das war Spitze.

Nach der Regatta ist vor der Regatta. Für die nächste Regatta werden noch Helfer und neue Regattafragen gesucht.

Mailadresse: hnachtigall@gmx.de

Anm.d.Red.: »Geht doch !«

Anmerkung der Redaktion:

Geht doch!



Heverregatta 2011

Gruppe 1

Große Kielschiffe		Startzeit	11:45 Uhr
-------------------	--	-----------	-----------

Bahn 1									
Lfd Nr	Name der Yacht	Segel-Zeichen	Bootstyp	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	gesegelte ein	berechnete Zeit	Platz
2	Matje-Floris	Ger 3788	Luffe 37	94	Thomas Stührk	MSV	3:59:54	4:15:13	1
1	X-mal	Ger3892	X99	92	Hargen Johansen	HSrV	3:55:12	4:15:39	2
3	Njassa		X99	92	Thomas Eckhardt	MSV	4:01:26	4:22:26	3

Gruppe 2

Kielschiffe 1		Startzeit	11:45 Uhr
---------------	--	-----------	-----------

Bahn 2									
Lfd Nr	Name der Yacht	Segel-Zeichen	Bootstyp	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	gesegelte ein	berechnete Zeit	Platz
1	Tedje Wind	1969	Hanseat 66KS	108	Klaus Nachtigall	HSrV	3:29:12	3:13:42	1
2	Gyde	390	Hanseat 66KS	108	Jörg Hansen	HSrV	3:34:49	3:18:54	2
3	Windwanderer	M 90	HR Monsum 31	112	Christian Melzer	HSrV			3

Gruppe 3

Kielschiffe 2		Startzeit	11:45 Uhr
---------------	--	-----------	-----------

Bahn 2									
Lfd Nr	Name der Yacht	Segel-Zeichen	Bootstyp	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	gesegelte ein	berechnete Zeit	Platz
3	Thalassa	328	Duetta 86	111	P.Südbrock	WYC	3:48:00	3:25:24	1
2	Rümdriewer	GS 24	Gib Sea 860	111	B.Bohn	WYC	3:49:10	3:26:27	2
1	C'est la vie	DU	Duetta 86	111	Walter Jacobs	WYC			

Gruppe 4

		Startzeit	11:45 Uhr
--	--	-----------	-----------

Bahn 2									
Lfd Nr	Name der Yacht	Segel-Zeichen	Bootstyp	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	gesegelte ein	berechnete Zeit	Platz
2	Quo Vadis		Super Seal	110	Heike Krüger	HSrV	3:22:05	3:03:43	1
1	Pella	B	30er	107	Heiko Cunze	HSrV	3:23:04	3:09:47	2
3	Lilli		16er		Rolf von Hof		3:56:42		3

Gruppe 5

Kielschwerter		Startzeit	11:45 Uhr
---------------	--	-----------	-----------

1	Tine		Delanta 76 KS	116	Sönke Tonnissen	HSrV	3:42:35	3:11:53	1
2	Mucki		Sirius	117	Bernd Rief	NWV	3:58:30	3:23:51	2

Gruppe 6

Einhand und Zweihand		Startzeit	12:15 Uhr
----------------------	--	-----------	-----------

1	Auszeit	Einh.	Duetta 94	107	Bernd Peters	HSrV	2:24:00	2:14:35	1
2	Rubin		Sirius 26	117	Jens-Arnold	HSrV	2:50:09	2:25:26	2
3	Merlin		Kat Nautec 140	85	Rene Berchten	HSrV			
4	Eemt Fräs	Einh.	Sirius 26	120	Walter Pünter	HSrV	2:54:42	2:25:35	2

Jugendwart Jörg Hansen beschreibt (nicht nur):

Ein Wochenende für den HSrV

Es fing damit an, dass durch mangelnde Abstimmung der Termin für die Kreismeisterschaft und die Heverregatta auf ein Wochenende im Juni fiel. Also hieß es, die Optis' schon am Freitag nach Friedrichstadt zu fahren und parallel das Boot für die Hever-Regatta vorzubereiten und die Meldung abzugeben.

Am Sonnabend habe ich mich am Steg mit meiner Crew Birger und Thomas von der Lucia getroffen und mit Jens Petersen vom SVN, ein Freund aus alten Opti- und Jugendkutterzeiten war die Mannschaft komplett. Zusammen studierten wir die von Hans August Nachtigall interessant aber auch kompliziert gestaltete Regattabahn, denn es gab m.E. das erste Mal auf einer Heverregatta im Anschluss an den gewohnten Zieldurchgang noch einen »up-and-down-Kurs« nach Süderhafen, d.h. während man sonst bequem mit der Vorwindgarderobe in Richtung Husumer Hafen weiter segeln konnte, musste man diesmal noch ein bis zwei schnelle Segelwechsel mehr bewältigen, bis man den Zieldurchgang schaffte.

Was mich als Wattensegler freute war, dass bei oberflächlicher Durchsicht – bis auf wenige Ausnahmen die Fahrwassertonnen nicht mehr Bahnmarken waren.... nach meiner Beobachtung nur die Fahrwassertonnen, an denen die Hever abknickt.

Bei einer steifen Brise konnten wir bei vernünftigem Gewicht auf der Kante endlich nach zwei Schwerwindregatten mal meine schöne Genua II am Wind fahren. So war es uns dann möglich, deutlich vor der Luvtonne die bis dahin führende »Tedje Wind« vom ersten Platz zu verdrängen. Nach einem ungeübten und dementsprechend langsamen Blistermanöver gaben wir die Führung dann wieder an die Nachtigalls zurück. Zu unserer Ehrenrettung: Wir haben in der Konstellation noch nie zusammen gesegelt. Mit dem Blister versuchte ich dann einen Kompromiss zwischen dem idealen Kurs für die Segel und unseren Strömungsverhältnissen zu finden. Klaus als reviererefahrerer Skipper nutzte geschickt die neuen Regattaregularien und suchte außerhalb des Fahrwassers dem Gegenstrom zu entgehen – ohne buntes Segel.

So schafften wir es erst nach Süderhafen, die »Tedje Wind« wieder zu erreichen. Dann habe ich mich allerdings so sehr auf das Überholmanöver konzentriert, dass ich gar nicht wahrnahm, was mein Vorschoter »Thomas« mir sagen wollte. Ich hatte mich außerhalb des Fahrwassers an Klaus vorbeigeschummelt. Erst als wir dann die Tonne 57 passiert hatten, wies auch mein Kontrahent mich darauf hin, dass gerade diese Tonne auch Bahnmarke wäre (auch ohne Knick). Unter den hämischen Blicken von Klaus mussten wir dann schnellstens den Blister bergen, um die Tonne richtig herum zu passieren. Leider war damit dann der erste Platz in der Gruppe zwei erledigt. Wir waren aber auch so zufrieden und haben der »Tedje Wind« eine Revanche fürs nächste Jahr angedroht.

Uns hat die Regatta viel Spaß gemacht – trotzdem habe ich mich bei dem anderen Nachtigall beschwert, warum denn die Tonne 57 – ohne erkennbaren Grund – Bahnmarke war. Ich habe mir aber fürs nächste Jahr vorgenommen, eine sorgfältige Skizze von der Bahn zu erstellen.

Anlässlich der Preisverteilung wurden dann noch die frisch angeschafften zwei Segeljollen vom Typ »Speedbreeder« von Gyde und Lea auf die Namen »Heino« und »Liekedeeler« getauft.

Bleibt noch zu klären, was auf der Kreismeisterschaft geschah? Nur so viel: Gyde hat die Familienehre wieder hergestellt und ist mit 11 Jahren Kreismeister im Opti geworden – kurz gefolgt von Friederike Rost und dem letztjährigen Kreismeister Torge, alle aus dem HSrV 



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

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**

Dit un Dat

Neuer Schwimmsteg auf Amrum

Unser Redaktionsboot »Dieksand« war am 14. Oktober 2011 vor Ort: Baubeginn für die neue Brückenanlage in Wittdüń! Die Redaktionscrew konnte live miterleben, wie Mehrzweckschiff »Lütje Hörń« von Hooge mit den Abbrucharbeiten der alten Steganlage begann.



Die Amrumer werden zur Saison 2011 einen neuen Beton-Schwimmsteg (Marine Systeme, Torgelow) in Betrieb nehmen. Die »Längsseits«-Gastlieger können wie bisher die Nordseite nutzen, nun aber in voller Länge, maximal im 3er-Päckchen. Mit moderner Strom-, Wasser- und Internetversorgung!! Die Liegegebühren der mitgliederfinanzierten Anlage werden 1,50 €/lfd. Meter betragen. Kurtaxe ist noch offen.

Mit 89 Jahren in den Ruhestand

Kapitän Dethlef Dethlefsen beendet seinen Dienst in der Pellwormer Hafenverwaltung.

Liegegelder wird er nicht mehr kassieren oder vielleicht doch noch als Urlaubvertretung? Außerdienstliche »Betreuung« der Gastlieger? Weiterhin herzlich willkommen an Bord.

Mastcheck

Vor Reiseantritt mit der »Bank von Bremen« wird besonders Wert auf die Kontrolle des Hauptantriebs gelegt. Der Kohlefasermast, siehe Foto, ist 26 Meter lang und im Masttopp kontrolliert Ekkehard Papke die Antennen, die Beleuchtung und die Windmessanlage.



Modernisierung

Unsere Duschräume im Vereinshaus wurden komplett neu gestaltet. Besonders gut besucht wird jetzt der Raum für die Damen. Eine Espressomaschine bereichert die Installationen und garantiert einen angenehmen Aufenthalt.

Hochzeitsglocken läuteten in Kolbermoor

Rüdiger Blatt und Sabine Vogl, geboren am Tegernsee, heirateten am 16. September 2011 in Bayern. Herzlichen Glückwunsch!

Nachwuchs auf der »Tedje Wind«

Die Stammbesatzung der »Tedje Wind« hat sich vergrößert, hier die Eckdaten:

»JANNIS«

Stapellauf: 14. November 2011

Verdrängung: 3570 Gramm

Länge über Alles: 53 cm

Es freuen sich die Eltern Jonny & Stephanie sowie Opa Klaus und Oma Rosi

Von Husum direkt ins Mittelmeer

Georg Prahl taufte im Mai in Husum seine Hallberg-Rassy 42 auf den Namen Vinzenz und überführte danach das Boot mit wechselnden Crews (überwiegend Vereinsmitglieder) über die Nordsee, den Ärmelkanal, die Biskaya, entlang der französischen Atlantikküste und durch die Straße von Gibraltar direkt in sein Traumrevier.

Aufgepasst im Revier

Was uns, Wiebke und mir (Christoph) Ostern unter Süderoog-Bake passiert, wollen wir dem übrigen Segelvolk aus dem Verein nicht vorenthalten. Wir kamen mit Tedje Wind von Amrum und wollten nach Pellworm. Also über Alte Hever rein. Rosi und Klaus ca. 200 vor und nur 50m nördlicher. Bestes Wetter, Vollzeug und ein schöner Anlieger.

Obwohl die aktuelle Karte 10m Wasser vorgaukelte hatten wir einen abrupten Stopp und unsere Lone schüttelte sich mächtig und stand während Tedje Wind seelenruhig weiterfuhr. Bei uns ist aber alles heil geblieben.

Fazit: Nach der AH6 Richtung NO aufpassen, es hat sich ein Sand gebildet. Genau dort lag auch die Sylt vor Anker, deren Besatzung sich die Sache (ich glaube mit einem Schmunzeln) angesehen hat ☺



DER SKIPPER MARKT

HUSUM - NORDSEE

Wir bieten ihnen ein vielfältiges Angebot ...

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

Marienhofweg 129 - 25813 Husum - Tel. 04841/74983

Nachtwäsche

To Wiehnachten flattert een ja all de Katalogen von de Versandhüüs wedder to. För mien Familie is dat ja een echt spannende Lektüre. De Lütten köönt sick an dat neje elektronische Speeltüüg nich sattsehen – Will'ch haben, will'ch haben – un froogt al, wo veel Doog denn woll Wiehnachten noch wech is. Mien Froonslüüd, also mien Döchder un ehr Mudder, de studeert de neeste Mood. Ick hör blots jümmers wat von Top, Jeans un Boots. Wat einfacher: se snackt von Tüüg un Schoh. No'n gode Week kann ick denn ook mol in de Kataloge kieken: Ick bruuk blots dree bit veer Sieden: Nachtwäsche för Herren. Dor lach ick mi jümmers wech!!

Sitt dor t.B. een jungen Keerl in Pyjama mit Shorty – op düütsch: Boberdeed mit langen Arm un'n korte Bux dorto. He freit sick an sien harmonisch Dessin mit praktischer Knopfleist. Und wiel he sick so freit telefoneert he mit sien Handy – wohrschienlich loot in de Nacht to'n Moonschientarif mit sien Fründin, de leider nich dor is un em bewunnern kann. Doch he seggt blots:un stell di för, disse neje Pyjama hett blots 54,95 kost. Knapp teihn Euro kann ick sporen, wenn ick bi de Konkurrenz een Satin-



Pyjama (außen glänzend – innen weich) für sanfte Träume in den Farben der Saison kopen do. Disse Farben sünd Metallblau un Engelsgold. De Stoff glänzt as Glatties, dat ick bang bün, ick krieg bi mien sanften Drööm ganz unsanft dat Rutschen un fall bumms! ut'n Bett rut.

Denn nimm een doch lever dat ole Boomwull-Nachthemd.

Dat heet vondogen Sleep-Shirt, süht overs jümmers noch so ut as dat vun Unkel Fritz bi Wilhelm Busch un dat von mien Vadder, de ook sein Leven lang in so een Sleep-Shirt slopen hett. Ick besinn mi noch, wo he morgens upstohn dee un eerstmol so een Stoffwust doolröbeln muss, denn nachts harr sick sien Nachthemd um sien Buuk uprullt. Denn steval he no den Breefkasten hen, de Zeitung holen. Sien Nachthemd weer ja so dreeviddel lang un ünner keken denn sien kesige Benen rut.

De aktuellen Wiehnachtsfarben sünd dit Johr wedder gröön un blau un de Sleep-Shirt giff't in'n Dubbelpack för 29,95.

Nu willt Ji natürlich weten, wat ick denn nachts drägen do. Jo, dat segg ick overs nich! Blots soveel: mien Nachttüüg kannst du nich waschen un kosten deit dat ok nix!!

Drei Musketiere für Merlin oder drei Tausendsassas gegen Pleiten, Pech und Pannen

Die Stationen einer Fahrt: Donnerstag, 12. Mai 2011 Wolgast Ostsee – Laboe bei Kiel (Mast Aufriggen) – Nordostseekanal – Helgoland – Husum...

Nordsee, Husum, Donnerstag, 19. Mai 2011, 18 Uhr. In der Abendsonne heben sich die zwei gewaltigen Brückenarme der Eisenbahn- und Straßenbrücke langsam in die Senkrechte. Drei müde Männer ein letztes Mal nach einer Woche Fahrt hochkonzentriert. Nach dem Passieren der Schleuse und dem Anruf im Brückenwärterbüro legen sie im Haupthafen von Husum, wo die antiken Schiffe als Touristenattraktion liegen, an, legen die Leinen so um die riesigen Dalben, dass es auch bei Ebbe reicht. Was für eine Fahrt! Die Merlin wird gestreichelt und mit Champagner beträufelt. Liebevoll. Die zusammenströmenden Schaulustigen staunen: »Wie denn«, »Nö, das kann ja nicht wahr sein«, »Hammer«! Ich sehe einige Augen von Seglern. Glänzen sehr verräterisch. Ein Jungenstraum? Männertraum? Sie fallen auf, solche Hochseekatamarane. Allzu viele gibt es aber nicht. Obwohl man sie einhand segeln kann.

Wie kommen drei leidenschaftliche Segler dazu, gemeinsam von der Ostsee einen 8,5 Meter breiten, 14,5 Meter langen und nur 8 Tonnen schweren wunderschönen Hochseekatamaran mit 20-Meter-Mast in die Nordsee zu fahren? Einen Katamaran, der bis anhin auf den unmöglichen Namen Drunken Duck »hörte«. Naja, kennt man den Vorbesitzer.... Passt! Jetzt ist sie die Merlin (kennt man den neuen Skipper... passt!) auf ihrer abenteuer-

lichen fast schon Jungfernfahrt von drei unerschrockenen Freunden und Segelbegeisterten durch ihre Feuer- taufe geleitet worden: René Berchten, ein Schweizer, Berner aus Arbon, der Piratengeschichten für Kinder schreibt, wo das Schiff bei Kurs 399 unsichtbar wird, gefragter IT-Spezialist und Tausendsassa von Gottes Gnaden, nicht ein Aussteiger, sondern einer, der das Wahrhaftige sucht und immer wieder findet, dann Bernd Peters, ein alteingesessener (aber beileibe nicht alter) Simonsberger Hotelier mit dem Herz am rechten Fleck und einem ungeheuren Wissen und Erfahrung im Segeln, speziell auch in der »Mord«-See, wie die Nordsee auch unter Seglern genannt wird und nicht zuletzt Hardy Sethe, ein junger Husumer Gastronomietechniker, der nicht nur ein Lebemann ist mit immer einem flotten Spruch auf den Lippen, sondern auch mit dem Herz am rechten Fleck. Eigentlich drei Tausendsassas mit dem Herzen am rechten Fleck. Nur so kann man Musketier im Dienste von Queen Merlin werden. Denn auf ihr stehend fühlt man sich wie die Königin von Saba. Wie sie sich kennengelernt haben? Über ein Schiff, wie denn sonst. Die drei waren hintereinander Besitzer der Ocotpus, einem Holzschiffchen, müsste man fast schon sagen. Zuletzt ging sie an den Arboner, den es damit in eine Gegend verschlagen hat, wo es tolle Landschaft, Meer und ungewöhnlich herzliche Menschen gibt. Und ... gute Freunde.

Warum hat er sich für einen Katamaran entschieden? Weil sie hotelver-

dächtige Luxus-Komfort-Platzwunder sind. In beiden Rümpfen hat es Platz mit Stehhöhe, vier Schlafkojen mit Doppelbetten, 2 Toiletten, Dusche, eine große Werkstatt. Und im großen Mittelteil ein riesiges Wohnzimmer mit Küche und einfach riesigen überwältigenden Fensterfronten. Große Vorteile von Katamaranen mit den zwei Rümpfen sind die zwei Motoren, was Sicherheit und bessere Manövrierfähigkeit bietet, da sie eben bei Wind und Wetter nicht schief im Wasser liegen, sonder obenauf gerade. Kochen und alles andere ist viel leichter ohne Schiefelage (Hausfrauen: schönön!, Seekranke: noch schönöööner!). Und wenn die anderen Schiffe bei Ebbe immer trocken«fallen«, einfach kippen (in der Octopus schliefen wir zum Beispiel schwimmend ein und wachten schief liegend auf), steht der Katamaran auf seinen zwei Rümpfen. Und was wohl ein Seglerherz schneller schlagen lässt: Katamarane (all das gilt natürlich auch für Trimarane) heben sich bei einer gewissen Geschwindigkeit förmlich aus dem Wasser und fliegen, sausen in unglaublichen Geschwindigkeiten (13 Knoten und mehr) elegant übers Wasser.

Nach langem Suchen und Diskutieren mit den beiden Husumer Freunden entschied sich der Arboner also für einen Katamaran und fand einen wunderwunderschönen an der Ostsee. Warum einen Hochseekatamaran? Weil er schon lange plant, wenn seine Kinder »aus dem Gröbsten raus« sind, los zu segeln, dorthin, wo er will, wann er will und wie er will. Weil Segeln und Meer für ihn das Leben ist, das ihm guttut. Und weil er dann Zeit für das noch Wesentlichere findet. Und er wird sich Kost und Logis »verdienen«, indem er den Menschen vor Ort seine Hilfe anbietet: in seiner großen Werk-

statt als Tausendsassa alles repariert, von der Waschmaschine bis zum Computer. Und ich vermute, er würde auch einen Baum pflanzen, das Auto mit neuen Kerzen bestücken, eine Satellitenschüssel installieren oder ein Dach renovieren. Woher ich ihn kenne? Der schöne Zufall hat uns zusammengeführt und wir wundern uns heute noch, warum wir so gut zueinanderpassen. Ich die teppichhandelnde, opernbegeisterte Germanistin, er der freiheitsliebende Segler. Und warum die Reise unter einem schlechten Stern zu stehen schien? Weil alles, aber auch alles, irgendwie verhext war. Vom bezahlten, aber nicht reserviert gewordenen AVIS-Lieferwagen für die Reise von Husum nach Wolgast über ein »Schi«wetter bis zum endgültigen Chaos, als die Mastplatte für den Mast vom Hersteller nicht mitgeliefert worden war... Wenn die drei Männer nicht so viel Können und Begeisterung mitgebracht hätten, läge die Merlin noch irgendwo zwischen Wolgast und nirgendwo. Schon der Vorbesitzer hatte mit seiner Unredlichkeit zu viel gemauschelt, als hätte erträglich sein können. Zudem stand er für die Motoren in Verantwortung und hatte das Wasser aus den Motoren für die Überwinterung nicht abgelaassen. Neid? Schlamperei? Der Maler«meister« hatte mehr als unsauber gearbeitet, zudem zu teuer. Dann hatte der Masthersteller sich soviel an Pfusch geleistet, dass das Aufriggeln bei Kiel eigentlich zum Scheitern verurteilt gewesen wäre, wenn nicht... So war auf der Fahrt zunächst einmal ein schwerer Motorschaden zu beheben. Zeitweise fielen beide Motoren aus und der Schreck aller Segler, ohne Motor einfach zu treiben und nichts als Ankerwerfen (geht ja nicht überall) tun zu können, trat ein. Der Motor-



schaden und unzählige andere Pfuscherien wurden von den drei Musketieren behoben. Der neue Mast wurde nach Laboe geliefert, wo der Krantermin für das Aufriggeln des 20 Metermastes schon geplant war. Dass der Mastfuß nicht mitgeliefert wurde und auch sonst einiges einfach »daneben« war, ist jenseits von Gut und Böse. Jedenfalls hatte wohl niemand mit den drei Tausendsassas, die Hand in Hand

arbeiteten, gerechnet. Na, dann lässt man eben einen herstellen. In der Mechanikerwerkstatt wurde eine Stahlplatte hergestellt, während die drei sich anderer Pfuscherien annahmen. Mit all den Verspätungen segelten sie in hohem Tempo und in Nachtfahrten durch, um pünktlich in Husum anzukommen. Im »Anflug« konnte man sie vom Deich in Simonsberg elegant und wunderschön bei endlich wieder gu-

tem Wetter dahin sausen sehen, bevor sie sich in allerletzter Sekunde durch die Schleuse schmuggelten und dann den Anruf auch in letzter Sekunde hinkriegten, damit die Straßenbrücke und die Eisenbahnbrücke im Eingang zum Husumer Haupthafen ihre schweren Arme in die Senkrechte heben, damit Merlin und die drei M's einlaufen konnten, wo sie von uns Wartenden strahlend und mit Champagner begrüßt wurden.

Irgendwann am Abend der Ankunft meinte ich, als sie über die noch zu erledigenden Arbeiten sprachen, die durch die lieblosen Vernachlässigungen entstanden sind, naja, das perfekte Schiff gebe es eben nicht. Da meinte Bernd: »Doch, die Merlin.« Schönes Lächeln, das nur von einem Freund kommen kann.

Ganz am Rande und ganz am Ende, weil es wirklich das Ende für Merlin gewesen wäre, wenn nicht drei Musketiere gekämpft hätten. Unfaire gegen faire Gegner...: Heute bedrohen nicht so sehr Stürme und Piraten die Seefahrt. Es sind andere Räuber: Haie, die es mit Bertold Brecht halten: Zuerst kommt das Fressen, dann die Moral. Nur dass sie den Hals nicht voll genug kriegen. Sie haben neue Namen. So harmlose wie Mastbauer, Schiffsmaler, Schiffsverkäufer und Yachtzubehöranbieter. Und auch deshalb hat der Skipper von Merlin ein Projekt in Angriff genommen, um die gängigen Preise für automatische Motorensteuerungen für Schiffe, die so nötig gerade auch für lange Fahrten sind, zu unterlaufen, indem er in Eigenentwicklung eine solche herstellt. Mehr dazu unter www.rbsail.ch oder www.amos.de. Und damit es ihm vorläufig vor der großen Fahrt ganz sicher nicht langweilig wird, hat er sich hier in Nordfriesland bei Husum einen Resthof, ein

Bauernhaus ohne Umschwung, knapp hinterm Deich gekauft und ist dabei, es total in Eigenregie und im Alleingang umzubauen und zu renovieren. Um die kleinen und größeren Abstecker in die Schweiz, wo er als IT-Spezialist arbeitet, sind sein Sohn, seine Freunde hier und eben ich immer sehr froh. Dann zieht es ihn wieder nach »Merlin's home« und irgendwann mal bald in alle Welt. Das gönnen ihm alle, die ihn kennen.

Hafen Husum, Freitag, 20. Mai 2011: Drei Jungen von ungefähr 12 Jahren klettern gerade nach vorbildlichem Fragen beim »Kapitän« über die Merlin. »Hammergeil«, »Ey, Luxus«, Platz 1«, »Cool« tönt es aus jeder Ecke. Eigentlich müsste man dem Schweizer etwas bezahlen, dass sie daliegt, die Schönheit. Ich streichle Merlin. Den Namen hat sie von mir.

Jeanine Ariana, Rorschach, Schweiz 🍷



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

Mia Christiansen über das

Kentertraining der HSRV-Jugend im Husumer Schwimmbad



viele Kinder in einen Opti passen bevor er untergeht, es wurden 13 Kinder benötigt!

Mein Fazit vom Kentertraining: Es ist eine super gute Übung bevor die

Saison im Hafenbecken losgeht und ich wünsche jedem Kind, dass es die ersten Erfahrungen im Schwimmbad macht.

Eure Mia C.

Wir trafen uns am Samstag 05.03.2011 mit ca. 30 Kindern und 2 Opti's im Husumer Schwimmbad.

Als die Opti's aufgeriggt und zu Wasser gelassen waren, haben wir eine Gruppeneinteilung vorgenommen. Nacheinander musste jedes Kind mit Rettungsweste zu seinem Boot schwimmen und über das Heck reinklettern. Unter Anleitung eines erwachsenen Helfers wurde dann der Opti zum Kentern gebracht, doch das war natürlich nicht alles, das Boot musste nun auch wieder aufgerichtet

werden und ausgepützt an den nächsten übergeben werden. Viele merkten wie anstrengend dies ist, aber es ist eine super gute Übung, eine Kenterung unter Aufsicht im klaren Wasser durchzuführen. Wir hatten viel Spaß und ich kenter für mein Leben gern. Eine Paddel-Regatta auf eine andere Art macht nicht nur den Kindern Spaß, sondern auch den Erwachsenen. Zum Paddeln waren nur die Hände erlaubt und obwohl wir Kinder kleinere Hände haben, gewannen wir. Am Ende versuchten wir auch noch wie

**Sicher
aus
Stein**



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

**MARMOR
ZÜHLKE**

Husum · Am Schulwald 15 · Tel. 04841-72906

Koggetörn Kiel-Amrum

Voraussetzung

Ein aufstrebender Handel in Europa forderte die Schaffung einer effektiven großen Handelskapazität. Ein neuer Schiffstyp wurde entwickelt, die Hansekogge. Die Bergung des gut erhaltenen Rumpfes der ‚Bremer Kogge von 1380‘ ließ einen authentischen Nachbau zu.

Wie aber wurde das Schiff bedient, wie darauf gewohnt und gelebt auf den manchmal wochenlangen Fahrten zu den Niederlassungen hansischen Handels Visby, Bergen, London oder Brüssel? Ich fand bei Recherchen über ein Buchprojekt ‚Hamburger Geschichte‘ keine befriedigende Antwort darauf. Deswegen heuerte ich für eine Woche auf der Kieler Hansekogge an auf einer Fahrt durch das Nordfriesische Wattenmeer, wo ich erwarten konnte, raue Bedingungen zu finden.

Der Törn

Der Törn begann in Kiel, am Sommerliegeplatz der Kogge am Schifffahrtsmuseum

Um 8:25 war ich an Bord. Das Gepäck wurde irgendwohin (ins düstere Innere des Schiffskörpers) gestellt.

Leinen los Punkt 10 Uhr. Mit Maschine legt die Kogge zu meinem Erstaunen sanft quer gleitend ab, um dann 20 m in der Förde ebenso sanft voraus in Richtung Holtenau zu fahren. Zwei leise laufende Diesel treiben zwei voneinander unabhängige Schottelantriebe an, die backbord und steuerbord etwa mittschiffs in das Unterwasserschiff nachträglich vier Jahre nach Stapellauf eingebaut worden waren.

An Bord sind die Stammbesatzung (von 5 Mann), mitarbeitende Törnteilnehmer und viele Tagesgäste, die nur von Kiel bis Rendsburg mitfahren und dort mit dem Zug wieder zurück reisen. So ist es möglich, in der Menge unterzutauchen und erst mal zu beobachten, was sich abspielt und meinen eigenen Einsatz als Hilfe im Service zu beginnen, woraus die Übersicht über den Personalbestand aus der Sicht des Tellerwäschers herrührt: Ich schätze es sind 30 Teller erforderlich gewesen, um mittags die Suppe auszuteilen.

»Segel setzen« lautete das erste Kommando. Vier Mann an den Spaken des Bratspill strengten sich an, jeweils eine Drittelumdrehung des Spills, etwa 50 cm, die Rah hoch zu hieven bis sie knapp über Relinghöhe (‚Dumphöhe‘) stand, zwei weitere sicherten, einer mit einem Seil, ein anderer mit einer Gegenspake die Höhe. Dann wurde die längsliegende Rah quer gedreht und weiter gehievt, bis sie mit zusammengelegtem Segel hoch am Mast saß. Mit Brassens und Gegenbrassens wurde die hoch gehievte (und sorgfältig gesicherte) Rah in die voraussichtlich notwendige Schrägstellung gebracht und es folgte das Kommando vom Skipper auf dem Steuerstand auf dem Kastell: »Hurrahleinen los«.

Die Hurrahleinen sind wohl eine Besonderheit. Hier wird kein Hanflein (-Imitat) verwendet, es wäre zu wenig gleitfähig, sondern ein modernes Seil, das von den Rahnocken zur Rahmitte gehäkelt wurde. Wird von Deck aus am langen Ende gezogen, entfaltet sich das Segel plötzlich. Oder sollte sich entfalten: In der Kiele Förde hing es am Backbordnock (»ende«) der

Rah fest. Also wieder sechs Mann an das Bratspill zum Absenken, die Leinen zu entwirren und erneut die Rah wieder hochzuziehen. Ich nehme an, dass die Hurrahleine eine moderne Zutat ist. Vom Skipper Ulli erfuh ich, dass sie auf Rat dänischer Traditions-Wikingersegler eingeführt wurde.

Vom Binnenhafen Kiels bis vor die Kanalschleuse Holtenau wurde gesegelt. Ich erkannte, wie verblüffend präzise die Zusammenarbeit zwischen dem »blinden« Rudergänger unter dem Kastell, der keine Sicht nach vorn hat, und dem Schiffsführer hoch oben auf dem Kastell funktioniert: Der Rudergänger (er muss wirklich nach Backbord oder Steuerbord gehen mit der riesigen, meterlangen Pinne) hat vier Standard-Ruderstellungen nach jeder Seite: fünf, zehn, zwanzig und hart Backbord (oder Steuerbord). Das Kommando wird laut wiederholt. Dann folgt das Kommando »Recht so« oder auch »mittschiffs«. Der Rudergänger führt die Pinne in die Schiffsmitte und wiederholt das Kommando. Die Zeit zwischen beiden Befehlen entspricht dem Winkel, die Ruderstellung dem Radius des Kurswechsels. Auf diese Weise ist eine verblüffend genaue Navigation auch in engen und kurvenreichen Gewässern wie z.B. in der Eider möglich.

Vor der Schleuse wurden acht Mann an die vier Gordings am Mastfuß beordert; das sind Leinen, die das Rahsegel zusammenfassen und zur Rah hin raffen. Da das auch gegen den Wind geschieht, kostet das erhebliche Kraft. Die Schleusung in Holtenau war unerschwerlich. Aber dabei fiel der Anachronismus in dieser Zeitsprung-Illusion besonders auf, als die geisterhaft wirkende Stimme der Schleusenüberwachung aus dem kleinen Leitstand der Kogge auf dem Kastell tönte und die

Kogge in die Nordschleuse hinter zwei Frachter dirigiert. Als letzte konnte sie die Schleuse wieder verlassen.

Da der Wind günstig wehte, wurde durch Nachgeben der Gordings das Segel wieder gesetzt, denn die Kanalschrift erlaubt das Segeln vor dem Wind, wenn ein Motor mitläuft.

In Rendsburg am Kanalhafen legte das Schiff kurz an, um die Tagesgäste auszubooten, wieder nachdem das Segel mit den Gordings zur Rah hin mühsam hochgerafft worden war. Unter Segel und Motor ging es dann weiter.

Am frühen Nachmittag zog ein Gewitter herauf. Als Blitz und Donner in der Ferne verstummt waren und es schon wieder etwas heller wurde, traf uns eine heftige Gewitterbö. Das Segel flatterte, Gordings waren kaum aufzuholen, die Rah wurde gefiert, an Schotten und Brassens gezogen, es ergoss sich ein Wolkenbruch auf uns. Wir waren nicht dazu gekommen, in die Regenbogen zu steigen, nur der Skipper hatte es geschafft, Die Kogge näherte sich der Böschung bedrohlich nah trotz des »Hart Steuerbord« – Kommandos, die Motoren brachten uns dann doch wieder in Fahrtrichtung: Ich fand die Situation etwas chaotisch. Es stimmt also, was ich gelesen hatte: Die Kogge ist durch das hohe Kastell in Boen ziemlich luvgerig (sie wird in die Windrichtung gedreht).

Es war nur die eine Gewitterbö. Schnell verzog sich die Wolke, in aller Ruhe, wenn auch mit nassen Hosen wurde aufgeklart, und die Segel mit Zeisern gesichert (Seilenden, die alle Meter um die Rah gebunden werden).

Als Tagesziel war Lexfähre an der Eider vorgesehen, ein Handy-Anruf beim dortigen Hafenmeister ergab aber, dass dort an diesem Tag kein Platz für ein 24 m langes Schiff war.

So blieb die Kogge am Vorhafen der Gieselau-Schleuse, die die Eider vom Nordostseekanal trennt.

Jetzt wurden auch den unerfahrenen Mitsiegler des Törns die Koje unter Deck zugewiesen.

Zwei riesige Decksbalken, die wie Deckenbalken alter Holzhäuser über die äußere Beplankung hinausgehen, teilen den »Laderaum« des Schiffes in drei Teile. Sie engen die Stehhöhe auf etwa 1,20m ein. Im vorderen Teil, durch eine schmale Luke mit einer Leiter erreichbar, dienten auf jeder Seite drei klappbare, dreistöckige Pritschen als Schlafplätze. Auf einer der untersten, nur 15cm über dem Boden, breitete ich meinen Schlafsack aus. Das inzwischen ja nasse Regenzeug konnte man an den Halteseilen der Pritsche einigermaßen luftig aufhängen.

Die Außenbeplankung der Kogge mit ihren Spanten wurde durch eine durchbrochene Innenbeplankung aus dicken Eichenplanken von den Pritschen getrennt. Durch die großflächigen Durchbrüche zog frische Luft, aber auch Regentropfen liefen dort ungehindert Richtung Bilge, wenn es regnete. Die Kogge erwies sich als Seewasserdicht, kein Spritzer kam über die Reling selbst bei hoher See. Sie war aber regendurchlässig wie eine Tropfsteinhöhle. Es muss also bei der historischen Kogge auch Lenzpumpen gegeben haben.

Der zweite Törntag führte durch die vielen Windungen der Eider bis nach Süderstapel. Jetzt war reine Motorfahrt angesagt. Ich fand es wieder verwunderlich, dass die Segler des alten Eiderkanals die Strecke von Rendsburg ohne Motor oder Treidelhilfe bis Tönning in 3-4 Tagen geschafft haben sollten, auch wenn ihnen der Tidenstrom geholfen haben mag. In Süder-

stapel waren wir angemeldet. Die Kogge legte an der freien Dampfananlegestelle in der Nähe eines Badestrandes an und wir hatten die Gelegenheit die Dusch- und Toilettenräume mitzubenutzen. An Bord gab es nur ein nachträglich eingebautes WC in einem winzigen Brettverschlag und ein originales Plumpsklo am Steuerbordende des Kastells etwas versenkt, so dass der Oberkörper des Benutzers/In aus dem Fußboden ragte. Weil unten offen, war diese Örtlichkeit in Hafennähe nicht gut benutzbar.

Auch der dritte Törntag mit einer Motorfahrt bis an den Dampfananleger von Tönning war unspektakulär.

Morgens herrschte dichter Nebel, das für uns früh geöffnete Waschhaus des Badeplatzes erlaubte ein Duschbad. Auf den Tischen und Bänken, die hinter dem Mast aufgebaut waren, wurde ein opulentes Frühstück aufgetischt, nach dem Abräumen und dem gemeinsamen Abwasch hatte sich der Nebel gelichtet. Pünktlich wie angesagt Ablegen um 7 Uhr.

Das Wetter war warm und sonnig, die Crewmitglieder lagen auf dem Kastell und konnten sich sonnen. Der Skipper ließ sich am Steuerstand vertreten, der Rudergänger wurde stündlich abgelöst, – friedliche Urlaubsatmosphäre. Die Schleusung in Nordfeld war wieder etwas spannender: die Bordwand musste mit riesigen Kugelfendern vor einer harten Berührung mit den Schleusenmauern abgesichert werden und solch ein Fender wird wohl etwa 20 kg wiegen und muss von einem Mann an den jeweiligen »Stoßpunkt« dirigiert werden. Schon um 15 Uhr war die Kogge am Anleger in Tönning fest.

Stadtspaziergang und Duschbad im Badhaus der Segler waren dran noch vor dem Abendessen an Deck. Der

Skipper Ulli verschwand in der Navigationskammer unter dem Kastell und verkündete dann, es ginge am nächsten Tag nach Helgoland, bevor es in den nächsten Tagen eine Westwindlage mit stärkeren Winden gäbe.

Die Nacht war unruhig. Dem Kind Emma ging es nicht gut. Gestern schon hatte die kleine 7 jährige mit leichtem Fieber über Kopfschmerzen

geklagt. Jetzt jammerte sie in ihrer Koje. Es war Durchfall dazugekommen und sie wirkte geschwächt und krank. Eine Weiterfahrt nach Helgoland war nicht zu verantworten. Überdies mussten sich 2 »vollwertige« Crewmitglieder aus beruflichen Gründen in Tönning von Bord melden, so dass jetzt nur noch 13 Teller benötigt wurden. Ein Kind und zwei unerfahre-



ne Neulinge, mich mit eingeschlossen, zählten nicht so recht, wenn es ans Arbeiten ging. Es blieben also nur noch 10 Mann Crew übrig. Ob das wohl ging, wenn's stürmisch wurde? Der Wetterbericht versprach kein gutes Wetter für die nächsten Tage.

Am 4.Törntag, Dienstag dem 12.7. (HW am Sperrwerk 11:11) legen wir pünktlich um 7:30 ab. Gestern war Kursbesprechung: Es soll nach Helgoland gehen. Das Wetter hält nur bis zum Nachmittag den passenden Wind für uns. Wir sollten mindestens 4 Kn machen um Helgoland rechtzeitig zu erreichen, notfalls würde der Motor nachschieben. Noch vor dem Sperrwerk kommt die Kogge an der südlichen Fahrwasserkante im Schlick ganz fest und wird mit seitlich schiebendem Schottel frei gespült. Dann die Schleusung im Sperrwerk. Es ist sonnig, Dorle (als Hilfsnavigator) versucht mit dem Kompass-Fernglas an der Wellenfront die wahre Windrichtung zu ermitteln und meint es fehlten uns vier Grad an einem brauchbaren Wind. Norbert (der Bordkoch) hackt Salat und singt dabei von der kleinen Möwe, die nach Helgoland fliegt, Ulli, der Skipper liegt auf dem Boden hinter dem Gangspill und denkt (oder schläft), Dirk, der Maschinist, sitzt neben mir, wiegt sich in der langen Dünung und schläft im Sitzen und Christiane, seine Frau, liegt in der anderen Ecke auf dem Kastell mit ihrem Enkel Linus (gesprochen »Leines«), der sich an sie kuschelt. Ein einmaliges Idyll auf diesem Törn.

Um 10:48 erreichen wir die Ansteuerungstonne 17. Zwischendurch wurde die Rah abgesenkt, die Zeiser entfernt, ein Bonnet angeknüpft und die Hurrahleinen »gehäkelt« (ein Bonnet ist eine anknüpfbare Verlängerung des Rahsegels. Es gibt insgesamt drei Bon-

nets, die das Segel von etwa 100 auf 190 Quadratmeter vergrößern können). Dann die Rah wieder Halbmeterweise von fünf Mann mit dem Bratspill hochgezogen und das Segel durch die Hurrahleinen entfaltet. Der ganze Vorgang mag für alle Mann wohl mindestens 15-20 Minuten gedauert haben. Ich hatte keine Zeit, auf die Uhr zu sehen! Wir segeln knapp über 4 Kn!!

Helgoland ist um 13:24 schon gut in Sicht, St Peters Hochhaus auch, es sind noch etwa vier Stunden bis zum Ziel, der GPS-Standort zeigt, dass die Kogge halben Winds gut Nord wettgemacht hat, deswegen wenige Grade Kursänderung. Jetzt laufen wir noch 4 Kn unter Segel. Diese Art der Navigation ist mir vertraut. Der Skipper bemüht sich nicht, »historisch« zu segeln. Es würde Zeit kosten, die wir bei den Wetteraussichten (durch »unhistorische« Wetterberichte) nicht haben. Aber die Kieler Kogge ist schon 25 Jahre im Dienst. Die durchschnittliche Lebensdauer der Koggen betrug im Mittelalter nur wenige Jahre.

Helgoland ist schon gut in Sicht, außer für den Rudergänger, den ich mal spielen darf. Ich bekomme mit Roger einen erfahrenen Rudergänger an die Seite. Es ist verdammt anstrengend! Die Kogge Halbwinds, seit einer halben Stunde schon mit unterstützendem Motor laufend, erweist sich als störrisch,

Jeder Ruderausschlag mit dem an sich recht seitenneutralen Ruder ist ein kleiner Kraftakt. Ich habe die Aufgabe, nach Kompasskurs zu fahren, schiele also nach dem kleinen modernen Yachtkompass, der an der Kastelldecke vor mir hängt. Aus unerfindlichen Gründen, – eine Welle? Eine Bö? – gibt es unerwartet -5° Abweichung, der Korrekturversuch bringt +10°.

Und auf dem Kastell wird mein Aufpasser getadelt.

Ich bin ganz schön geschlaucht nach meiner halben Stunde!

Inzwischen ist der Wind auf 4Bf und die Geschwindigkeit auf 5 Kn gestiegen. Um 17:30 einlaufend machen wir an den hohen Kaimauern an dem per UKW angewiesenen Platz im Hafen fest. Es ist viel Platz. Viele Segler sind wohl schon wegen des miserablen Wetterberichts für die nächsten Tage ausgelaufen.

Stadtbummel, Gang in das Waschhaus (Sitzung ohne Seegang), Eisbecher gelöffelt. Das Abendessen pünktlich um 18:30 an Deck: Kohlrabigemüse, Kartoffelbrei, Würstchen mit Senf. Nach dem Abendessen wegen des vorhergesagten Sturmes noch die Rah abgesenkt, Segel gepackt und gezeist (Mit Zeisern gewickelt) und wieder hochgezogen. Ekkehard Papke (aus Husum, SY Dieksand) erscheint mit Frau auf der Pier, ruft »hallo, Doc Petersen«, bietet sich an und wird eingeladen beim Hochziehen der Rah zu helfen, bekommt einen Spaken in die Hände und ist beeindruckt.

Jetzt bläst es wirklich mit den versprochenen 6-7 Bf über den Hafen und ist lausekalt. Das jüngere Volk ist noch aus, wir Älteren sind ganz zufrieden, in den Schlafsack flüchten zu können.

Der 5.Törntag, Mittwoch der 13.7. auf Helgoland ist Hafentag wegen Sturm und Regen. Sehr ungemütlich, an Bord keine Möglichkeit, sich mal an einen trocknen Ort zu setzen. In der Koje kein Platz zum Lesen oder schreiben, weil nicht einmal Sitzhöhe.

Auch der 6.Törntag, Donnerstag 14.7., beginnt nicht viel besser. Und die Insel bietet nicht viele Ausweichmöglichkeiten. Die »Bunkerführung« hätte sich angeboten, war aber ständig

besetzt. Nach frühem Mittagessen ausgiebige Beratung. Alle Möglichkeiten eines Zielhafens werden vom Skipper Ulli durchgerechnet, – Husum, Amrum, Hörnum. Immer wieder Wetterberichte übers Internet. Schließlich findet der Skipper eine Wettervorhersage, die von einem Auge des Tiefs am Nachmittag und frühem Abend berichtet. Die Stimmung an Bord ist wie vor einem Ausbruch aus einem Gefängnis. Ulli lässt 2 Bonnets anknüpfen. Leinen los um 14 Uhr. Ich finde es mutig, denn DWD und SMS-Bericht sagen 5-6 (7-9) voraus!

Draußen steht ziemlich hohe See, ich schätze 2,5 m. Vor Motor vor die Helgoländer Ansteuerungstonne. Die Kogge rollt und schlingert behäbig und kraftvoll. Und gutmütig, finde ich. Es quietscht und knarrt nichts im Rumpf. An der Pinne allerdings ist von der Gutmütigkeit nichts zu spüren. Nur die wirklich routinierten Steuerleute schaffen es mit der Hilfsleine allein und sind nach einer halben Stunde geschafft und müssen abgelöst werden. Dorle, das schmalere Hemd, scheint keine Schwierigkeiten damit zu haben, Harald und Hermann ebenfalls nicht. Routine ist wohl ausschlaggebend, nicht Kraft.

Vor der Ansteuerungstonne wird das Segel gesetzt. Die Sache mit den Hurrahleinen klappt nicht, weil der Wind die Klebebandsicherung einer Seite zerreißt und ein flatternder Lappen von 170 Quadratmetern entsteht. 4 Mann an den Gordings, die von Backbord nach Steuerbord einzeln in kleinen Schritten hochgezerrt werden müssen, um die Rah dann wieder zu befreien und sie wieder hochzuziehen. Und das alles in dem in der hohen See rollenden und tanzenden Schiff.

Jetzt macht sich doch bemerkbar, dass die Crew schrumpft, von den ehemals 18 Tellern werden nur nach 12

benötigt. Christiane hat »Kreislauf« und liegt in der Koje. Dorle, Ullis Schwester, verlangt nach einem Seekrankheits- Kaugummi, hält aber eisern durch. Und jeder wird dringend gebraucht, als es drum geht, die zwei Bonnets wieder abzuknüpfen, denn die waren in den Böen von 7-8 wirklich zu viel Segelfläche. Es war ein Gewürge bei dem Seegang!!

Es war schon früher Abend als wir in das Rüttgergatt einliefen, gegen die Erwartungen stand dort kaum noch Seegang. Auch wurde der Wind erträglicher. Ich glaube es war schon fast 22 Uhr als wir an Amrums Westküste vorbei Hörnum erreichten und in den Hafen einliefen.

Freitag der 15.7. / 7.Törntag. Hafentag, das Wetter wird besser. Der Wind ist noch frisch aber die Sonne lässt sich sehen und wir spazieren durch Hörnum und die Dünen.

Samstag den 16.7. / 8.Törntag, Wind gegen an von SW. Motorfahrt durchs Rüttgersgatt zurück an die Südspitze Amrums und im Hafen von Wittdün bei den Tonnenlegern festgemacht.

Barbara und Axel kommen abends

mit der Fähre von Dagebüll und ich habe mich entschlossen, mit der Adler-Express nach Husum zu fahren. Die Wetterlage bleibt schlecht, es ist nicht damit zu rechnen, dass die Kogge bis Husum noch zum Segeln kommt.

Der Abschied von der Besatzung ist lieb und herzlich. Die Fahrt etwas schwierig, weil der Bus die Fahrgäste mit größerem Gepäck stehen lässt und wir im Regen auf ein Großraumtaxi warten müssen.

Die Kogge läuft erst eine Woche später in Husum ein.

Ich weiß jetzt, dass die Hansekogge ein sehr stabiles und seegängiges Schiff, aber nicht leicht zu segeln ist. Sie braucht eine Besatzung von 12 Mann und passenden Wind, denn sie kann nicht kreuzen. Sie röllt in hoher See bei über 7 Bf erheblich, nimmt aber überhaupt kein Wasser über ihre hohe Bordwand und wird nie einen Mann verlieren, der auf den Bodenbrettern bleibt. Es soll zur Zeit der Hanse eine Flotte von bis zu 1000 Koggen in Lübeck und Hamburg gegeben haben. Für ihre Zeit ist sie eine geniale Konstruktion gewesen

Hargen Johannsen war mit Sohn Karsten

Auf Spuren der Hanse – Gotland

Leinen los Marina Wendtorf um 07:30 Uhr bei strahlendem Sonnenschein. Schwager Hartmut ist an diesem Samstag recht früh aufgestanden und winkt uns zum Abschied von der Dampferbrücke zu und macht noch ein paar Bilder von uns. Also schnell die Segel hoch und dann geht es auf Sommertour. Damit wir nicht gleich wieder am ersten Tag wegen Sturm auf Pellworm festsitzen, hatte ich zusammen mit Hartmut und einem Nachbarn bereits ein Wochenende vorher das Boot über Elbe und Kielkanal nach Wendtorf überführt, denn wir hatten uns für die 3 Segelwochen als Ziel die schwedische Insel Gotland vorgenommen.

Bereits nach 1 Woche wollten wir die Insel erreichen und um das zu ermöglichen, stecken wir als erstes einen langen Törn von ca. 165 Seemeilen nach Rönne auf Bornholm ab. Gut ausgerüstet mit neuesten Seekarten, ausreichend Proviant in den Backskisten und arabischem Wind in Kanistern halten wir Kurs auf die Nordwestecke von Fehmarn mit Leuchtturm Westermarkelsdorf.

Ein Blick zurück auf Wendtorf zeigt deutlich den Unterschied zu unseren Nordseehäfen, ein Mastenwald im Hafen. Anders und größer sind hier auch die Fähren und Passagierschiffe. So erhalten wir noch einen Blick auf das Kiel ansteuernde knapp 300 m lange Kreuzfahrtschiff »MSC Poesia«. Diese Luxusliner sollten uns weiter auf unserer Reise begleiten.

Kurz vor Fehmarn kommt sie dann von Backbord, die Armada der Wochenendsegler aus Heiligenhafen auf ihrem Weg in die dänische Südsee, teilweise mit Motorunterstützung, um

möglichst als erstes die besten Liegeplätze zu belegen. Dicht unter Puttgarden kreuzen wir gegen Mittag außerhalb des Kiel-Ostsee-Weges die Fähren der Vogelfluglinie und bald danach wieder ein Kreuzfahrtschiff, die »Norwegian Sun«.

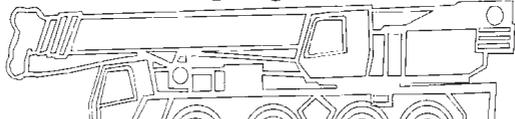
Schon außer Sichtweite hören wir auf Kanal 16 »Kreuzfahrtschiff, Kreuzfahrtschiff, ich bin das kleine gelbe Segelboot mit dem Ball im Mast. Gehen Sie vor oder hinter mir durch?«. Keine Antwort.

Wenig später und auch etwas ängstlicher »Kreuzfahrtschiff, Kreuzfahrtschiff, gehen sie nun vor mir durch?«. Wir schauen uns fassungslos an und dann schon fast hysterisch »Kreuzfahrtschiff, Kreuzfahrtschiff, gehen sie ...?« Mit diesem ängstlich, hysterischen »Kreuzfahrtschiff, Kreuzfahrtschiff« kündigen wir uns fortan gegenseitig die in Sicht geratenen Luxusliner an.

Der Wetterbericht hatte eine von Südwest anziehende Gewitterfront angekündigt, auf die wir uns bei einschlafendem Wind und verdunkelndem Himmel nun einstellen. Maschine an, Segel runter, Regenzeug an und Schotten dicht, aber trotz gewaltig schwarzer Wolken und zuckenden Blitzen unter der Front bleiben wir zunächst verschont und die Sonne lacht wieder. Zum Abend kommt dann aber die richtige Front und von dem gewaltigen Platzregen mit wenigen Bootslängen Sicht wird X-mal erstmal richtig gewaschen. Leider zeigen sich auch die undichten Stellen an den Fenstern und an der Mastdurchführung, die auf der Reise immer wieder Salz- oder Süßwasser ins Bootsinnere lenken.

STÜMER KRANE

Transporte, Bergung, Container Verkauf



HEBEN MIT SICHERHEIT

Gather Land Str. 86 (04661) - 9663-0

25899 Niebüll Fax: 0 46 61 - 63 93

stuemmer-krane@online.de

Als der Regen aufhört und die Abendsonne uns vor der dunklen Front einen wunderschönen Regenbogen schenkt, taucht die »Aida Sun« auf und fährt genau in diese Farbenpracht hinein. Welch ein schönes Bild vor der nun beginnenden langen Nacht.

Nach Sonnenuntergang verraten uns die Lichter auf dem Wasser und an Land die vorbeiziehende Küste. Zwischen Darßer Ort, Hiddensee und Rügen dann auf Steuerbord die roten Blitze des gerade fertig gestellten Windparks Baltic 1. Dieser Eindruck und das Wissen darum, wie viele Windparks wir auf Nord- und Ostsee zu erwarten haben, zeichnen ein beängstigendes Bild.

Das wird eine lange Nacht. Da wir nur zu zweit sind gönnen wir uns abwechselnd mal die Möglichkeit für kurzen Schlaf, aber obwohl man an der Pinne fast einschläft, kriegt man nach Ablösung kaum die Kurve. So er-

warten wir sehnsüchtig den Morgen. Und mit der Dämmerung kommt ein kräftiger Nordwest, der uns wieder unter Segeln mit guter Fahrt dem sehnsüchtig erwarteten Hafen Rönne näher bringt und so laufen wir nach 29 Stunden gegen Mittag nördlich des Fährhafens in den Nörrekas Lustboothafen ein. Kurzes Aufklaren und ein verdientes Einlaufbier und danach eine ausgedehnte Mittagsstunde.

Der Landgang nach Anmeldung beim Hafenmeister führt uns in den Hauptort mit Verwaltungssitz der Insel. Anstatt einer lärmenden Stadt finden wir einen sympathischen Ort mit beschaulichen kleinen Gassen und gepflegten Häusern. Und überall vor den Häusern eine Pracht an Stockrosen.

Nach aufgeholtem Schlaf starten wir am nächsten Tag erst kurz vor Mittag in den kleinen Fischerort Allinge an der Nordostecke der Insel. Doch statt verträumtem Hafenflair tobt hier

das Leben. Der Hafen, bis auf die letzte Wasserfläche vollgestopft mit Booten, bietet jährlich die Kulisse für das »Allinge Jazzfestival« und so bahnen wir uns an Land einen Weg durch die fröhliche Menge hunderter Fans dieses Musikspektakels. Zum Glück finden die Jazzbands zum Abend irgendwann ein Ende und wir eine ruhige Nacht.

Weiterhin bei schönstem Wetter geht es am nächsten Morgen dann Richtung Schweden. Und wieder begegnen wir einem Kreuzfahrer, der »Azura« der P&O Cruises. Am östlichsten Ende der Hanöbucht liegt etwas vorgelagert die kleine Schäreninsel Utklippan, die in einem Nothafen Platz für etwas mehr als 20 Boote bietet. Eigentlich besteht Utklippan aber aus 2 Schären. Auf der südlichen steht der Leuchtturm und 3-4 Häuser, die heute genutzt werden für ein Mini-Hostel und für die Vogelschützer des

Felsens. Die Nordschäre ist unbewohnt. Der rechteckig angelegte Nothafen kann von Westen und Osten angefahren werden und bietet außer einem Plumpsklo weder Wasser noch Strom für das von den Vogelschützern kassierte Hafengeld. Dafür liegen 2 Ruderboote bereit für einen Besuch auf der Leuchtturmschäre. Natur pur und nette Gespräche mit den Crews der anderen »Notleidenden«. Irgendwie sind es aber diese einmaligen Orte, die eine besondere eigene Stimmung ausstrahlen – zumindest bei schönem Wetter.

Von Utklippan segeln wir am nächsten Tag in den Kalmarsund zwischen schwedischem Festland und der langgestreckten Insel Öland. Anfänglich liegt die Insel noch in weiter Ferne, doch weiter Richtung Norden verengt sich der Sund dann immer weiter und Orte und kleine Häfen werden erkennbar. Beeindruckt waren wir von dem



neuezeitlichen Leuchtturm Utgrunden, der mit seiner hoch aufragenden Antenne wie eine Nadel mitten im Sund steht.

Ein Blick in die Karte verrät uns, sich besser genau an das betonnte Fahrwasser zu halten, denn in der Enge zwischen Kalmar und Öland liegt ein Schären Garten, der von Unkundigen lieber nicht durchfahren werden sollte. Der Name Kalmar soll zurück gehen auf das Altschwedische und bezeichnete den Steingrund in der Enge und wurde wahrscheinlich zuerst von Seefahrern für die schwer zu durchfahrende Passage benutzt. Vor Fertigstellung der Brücke über den Sund im Jahre 1972 bestand eine Fährverbindung von Kalmar nach Färjestaden, dem Hauptort der Insel Öland. Wie auch die Sund- und Beltbrücken können wir die Brücke mit Durchfahrthöhe von 36 m bereits Meilen vor dem Ort ausmachen.

Kurz vor Erreichen des Hafens noch ein Blick auf das wunderschöne Wasserschloss. Es soll das besterhaltenste Renaissance-Schloss Nordeuropas sein. Es geht in den Ursprüngen zurück auf einen Verteidigungsturm zum Schutz gegen Piraten und andere Feinde, die immer wieder von See her die Stadt bedrohten. Heute zeigt sich diese als eine der ältesten Städte Schwedens geltende Residenzstadt der Provinz Smaland als moderne Universitätsstadt mit buntem Leben.

Im Hafen angekommen, werden wir durch den Hafenmeister auf einen der letzten noch freien Plätze verwiesen. Bis spät in den Abend hinein suchen noch weitere Boote Schutz vor dem angekündigten Sturm. Der Sportboothafen ist brechend voll und so werden die größeren Boote in den Gewerbehafen geschickt.

Wegen des Sturms mit Dauerregen von morgens bis zum frühen Abend le-

gen wir gezwungenermaßen den ersten Hafentag ein. Lesen und Chillen ist angesagt. Noch 2 geplante Routen trennen uns von unserem Ziel, das wir eigentlich am nächsten Tag erreichen wollten. Der jeden Abend auf Langewelle gehörte Seewetterbericht vom Deutschlandfunk verspricht für uns günstige Winde aus Südwest bis Süd und deshalb wage ich die Frage, ob wir am nächsten Morgen nicht schon um 5 Uhr starten sollten. Carsten durchschaut sofort meine Überlegungen und meinte: »Du willst doch wohl nicht morgen in einem Rutsch nach Visby?«. Aber genau das habe ich vor.

Ein für die Ostsee frühes Weckerklingeln beschert uns gähmend leere Waschräume und nach gutem Frühstück starten wir pünktlich zu der 96 Seemeilen langen Etappe bis zum Ziel. Mit raumem Wind kommt noch vor der Brücke der Spinnaker hoch und schiebt uns mit 6 bis 8 Knoten Fahrt

durch den nördlichen Kalmarsund. Vorbei an den Inselhäfen Borgholm und Sandvik, aus denen nun auch weitere Segler aufbrechen. Der Wind hat noch ein wenig zugelegt und mit Blick auf die blaue Jungfrau, eine unbewohnte Nationalpark-Insel im Sund, ändern wir den Kurs auf die Nordspitze von Öland. Nach der nächsten Kursänderung Richtung Visby und auffrischendem Wind können wir den Spi nicht mehr halten und segeln vorerst nur unter Großsegel weiter. Die ganze Zeit schon seit Sandvik werden wir verfolgt von einem großen Segelboot, das nun erst nach Bergen des Spi seine Chance nutzt und an uns vorbeizieht. Wir ziehen noch ein erstes Reff ins Groß und segeln mit guter Fahrt Richtung Gotland. Die alte See vom stürmischen Vortag aus Ost und die sich nun bildende See aus WSW addieren sich bisweilen zu einzelnen besonders hohen und steilen Wellen und eine davon



lässt sich nicht davon abhalten, unsere Pflicht bis zum Rand zu füllen. Darauf bin ich nun nicht eingestellt gewesen und darf fortan mit nassen Füßen in den Schuhen weitersegeln. Die Kajüte schotten wir zu und freuen uns, dass wir mit dem Segler einen Zielpunkt am Horizont vor uns haben.

Der Wind wird noch ein wenig stärker und unser Zielpunkt immer kleiner. Wenn wir im Wellental sind, können wir ihn nicht mehr sehen – also merken, unter welcher Wolke er zuletzt zu sehen war und wenn wir wieder ganz oben auf der Welle sind, Horizont absuchen, um ihn wieder zu finden. Aber dann ist auch bereits Land in Sicht und wir steuern nach gut 13 Stunden in den Hafen von Visby. Am nächsten Morgen beim Brötchenholen spreche ich eine Mitseglerin des 60 Fuß Aluminiumbootes an. Sie hatten auf der Überfahrt von der Nordspitze von Öland bis Visby einen Schnitt von 10,5 Knoten gesegelt. Das erklärt nun, warum das weiße Dreieck so klein geworden war – Länge läuft.

Die zum Weltkulturerbe zählende Stadt Visby empfängt uns mit besonderem Trubel im Hafen. Die Hafenmeisterin lotst uns auf die Ausweichliegeplätze, da der eigentliche Gasthafen total belegt ist mit unzähligen Motoryachten, die dicht an dicht mit dem Heck zu der Brücke liegen. Ihre neuereichen, gestylten, schnieken Besatzungen und Gäste sind hier mit dem einzigen Ziel, bis spät in die Nacht hinein mit lauter Musik aus unzähligen Bordanlagen auf der Flying Bridge die mitgebrachten oder täglich neu geordneten Vorräte an Alkohol zu vernichten. Da liegen wir im Ausweichhafen zwar etwas schaukeliger aber dafür auch ruhiger.

Am nächsten Tag widmen wir uns der Stadt. Seit dem Mittelalter ist Vis-

by eine bedeutende Handelsstadt und wichtiges Handelszentrum der Hanse. Die Gotlandfahrer genossen besondere Privilegien. Zeitweise waren über die Hälfte der Bürger deutsche Kaufleute. Die Stadt entwickelte damals einen bedeutenden Reichtum, während die restliche Insel mehr und mehr verarmte und so eskalierte der Konflikt Endes des 13. Jahrhunderts zu einem blutigen Bürgerkrieg und anschließend wurde die Stadt vom dänischen König Waldemar IV. erobert. 1525 wurde die Stadt von den Truppen der Hansestadt Lübeck angegriffen und alle Kirchen bis auf die deutsche Kaufmannskirche St. Marien zerstört. Ein Jahrhundert später wurde Visby mit der Insel Gotland ein Teil Schwedens. Die fast vollständig erhaltene 3,6 km lange Stadtmauer mit der Ruine der alten Festung Visborg umschließt den mittelalterlichen Kern der Stadt und hat das Stadtbild entscheidend erhalten und so ist der Spaziergang durch die Straßen und Gassen der Stadt und entlang der alten Stadtmauer für uns wie ein Blick in die Vergangenheit.

Für den nächsten Tag leihen wir uns einen Wagen und entdecken die Insel. Ein Großteil besteht aus einem Kalksteinplateau, aus dem an den Küsten durch Erosion die weicheren Bestandteile herausgewaschen wurden. Für Gotland typisch sind die verbliebenen Kalksteinsäulen »Raukar«, die vielerorts meterhoch in den Himmel ragen. Durch den Abbau von Kalkstein und dem Brennen zu Kalk wurde nahezu die gesamte Insel entwaldet. Heute sind typisch die niedrigen Kiefernwälder und die Grassteppen. Nach Fluten eines alten Kalksteintagebauloches wurde heute daraus ein beliebtes Badeziel der Insel, die »Blaue Lagune«. Auch wir nutzen die Gelegenheit für ein kühlendes Bad in dem



blaugrünen Wasser bevor wir den sehenswerten Landkirchen bzw. Wehkirchen einen Besuch abstatten.

Seit der Steinzeit sind Besiedelungen der Insel bekannt und vielerorts finden wir Spuren davon. Wir besichtigen noch eine »Schiffssetzung« von ca. 1000 v. Chr., eine durch große Steine einem Schiff nachempfundene Kultoder Grabstätte.

Ähnlich wie Bornholm hat Gotland durch die Insellage ein mildes Klima, man spricht auch von mediterranem Klima. Das können wir nach unserem Besuch der Insel bestätigen. Durch wochenlangen heißen Sommer war die sonst so üppige Flora nahezu vertrocknet. Nur noch in den Dörfern und Städten blühten die Rosen und Stockrosen an den Häusern.

Am nächsten Tag verlassen wir mit vielen schönen Eindrücken diese interessante Insel und begeben uns auf den Rückweg.

Im Norden der Insel Öland hinter dem Leuchtturm »Ölands norra Udde«

liegt der wunderschöne Naturhafen »Grankullaviken«, der für flacher gehende Boote zum Anker einlädt. Wir entscheiden uns aber für den touristisch geprägten Hafenort Byxelkrok. Der Hafenmeister dirigiert mit Trillerpfeife und eindeutigen Gesten die einlaufenden Boote bis in die hintersten Plätze. Wir legen lieber noch Landleinen aus, damit wir unseren Hinterliegern bei aufkommendem Wind nicht zu nahe kommen. Nach Durchzug einer kleinen Front mit Regen erleben wir nun am Abend einen phantastischen Sonnenuntergang am Strand.

Am nächsten Tag geht es dann vorbei an der kleinen, beschaulichen Schäre Dämman, deren Leuchtturm heute ausgedient hat, weiter nach Kalmar und danach wieder zur Schäreninsel Utklippan. Der Felsen ist ja für einen Abend ganz interessant und auch ein Sturmtag mit entsprechender Brandung ist ganz faszinierend, aber als wir dort einwehen und ich schon 3 mal die Insel umrundet habe, gehen

mir die Ideen aus – also ein wenig Putz- und Flickstunde. Am nächsten Tag überqueren wir bei immer noch ausreichendem Wind die Hanöbucht und laufen Ystad an.

Aber es hatte sich noch nicht ganz ausgeweht und so legen wir gezwungenermaßen 2 weitere Hafentiege ein. Der geplante Abstecher nach Kopenhagen muss entfallen. Als der Sturm sich wieder gelegt hatte, geht es weiter nach Klintholm. Auf halber Strecke unterwegs fällt uns ein riesiger Turm südlich unserer Route auf. Er stellt sich als ein Messturm für einen geplanten schwedischen Windpark heraus. Immer wieder ein Erlebnis sind die Kreidefelsen von Møns Klint, die wir in unmittelbarer Nähe passieren. Die bis zu 143 m hohen Felsen sind schon beeindruckend.

Auf der Suche nach einem geeigneten Liegeplatz in Klintholm werden wir plötzlich mit »Hierher« angerufen. Wir können gerade noch den Heimathafen Sonwik auf dem Spiegel des uns anrufenden Bootes erkennen und fragen uns, wer das denn wohl sei. Aber nach Kehrtwendung können wir einen befreundeten Husumer Segler ausmachen, der auch bereits mal mit uns nach Helgoland gesegelt ist. Ausgestattet mit einer neuen Dehler 32 ist er mit seinem Sohn auf der Ostsee unterwegs Richtung Kopenhagen. Die Wiedersehensfreude ist groß und nach gemeinsam eingenommenem Einlaufbier widmet sich unser Nebenlieger seiner aufgebrochenen schichtverleimten Pinne, die mit Bolzen vor dem kompletten Aufreißen bewahrt werden muss. Pinnenersatz ist für Kopenhagen geordert. Von ihm bekommen wir auch die Information, dass sie in Burgstaaken gelegen haben und dass dort auch ein Hafenkran vorhanden ist, mit dem man mit stehendem Mas-

te gekrant werden kann. Noch können wir mit dieser Information wenig anfangen, doch schon am nächsten Morgen werden wir uns daran erinnern müssen.

Was geschah am nächsten Morgen? Nach frühem Auslaufen mit Ziel Gedser waren wir dabei, die Segel zum Setzen vorzubereiten. Da passierte es. Wir liefen durch einen großen Krautteppich, der sich im Ruderschwert verfangen und das Weiterkommen unter Motor entscheidend erschwerte. Also was tun. Maschine rückwärts um sich von dem lästigen Kraut zu befreien. Gute Idee, doch nichts passierte. Auch vorwärts tat sich nichts mehr. Tja, da hatte sich wohl das Kraut um unseren Faltpropeller gelegt. Badehose an und ab in die Fluten. Der Tauchgang unter dem Boot hindurch ergab aber eine erschreckende Überraschung. Wir hatten unsere Schraube verloren. Ein Blick auf das Echolot ergab 20m Wassertiefe und da ich nur etwa 17 m tief tauchen kann, erübrigte sich die Suche nach dem verschwundenen Messing. In solchen Momenten ist man dann wenigstens froh, ein Segelboot unter den Füßen zu haben. Also Segel hoch, doch viel Wind gab es nicht und damit auch nicht ausreichend Fahrt um im Hellen den Hafen von Gedser zu erreichen.

Wir suchten uns also ein Opfer und steuern dieses gezielt an. Kurze Ansprache des Einhandseglers auf Kühlungsborn ergibt, dass er ebenfalls nach Gedser will. Die Frage, ob er uns denn eventuell bei Einschlafen des Windes mitnehmen könne weil wir nicht so richtig motoren können, beantwortet er damit, dass er die Maschine startet und uns auf den Haken nimmt. Ein Segen unserer Zivilisation ist denn doch das Mobiltelefon. Mit Hilfe des Hafenhandbuchs suchen wir

uns die Telefonnummer des Hafentheaters von Burgstaaken raus und vereinbaren einen Krantermin für den übernächsten Tag. Dann noch die Telefonnummer von Bukh Bremen über das Büro erfragen und bald haben wir einen neuen Faltpropeller nach Burgstaaken geordert und brauchen dann nur noch am nächsten Tag nach Fehmarn zu segeln. Schön, dass man auch alles unter Segeln machen kann, An- und Ablegen einmal durchdenken und abstimmen und ... eigentlich braucht man gar keinen Motor.

Dass ein richtig funktionierender Motor doch auch überlebenswichtig sein kann, erfahren wir dann am nächsten Tag. Auf dem Weg von Gedser Richtung Westen kommen wir an eine treibende 20 m Motoryacht heran, von der mit roten Schwimmwesten heftig gewunken wird. Irgendwas haben die doch und liegen wohl doch nicht nur zum Baden dort. Beim Näherkommen stellt sich heraus, dass dort der Maschinenraum brennt und auch nach Auslösung der automatischen Löschfunktion das Feuer noch nicht erloschen sei. Auf unsere Frage, ob er bereits über UKW Hilfe gerufen habe, antwortet er, dass sie keine Bordspannung mehr haben. Er habe allerdings über Mobiltelefon Kontakt mit einem Bekannten, dem er die Notlage mitgeteilt habe. Wir konnten im Vorbeisegeln auch klarmachen, dass wir – nur mit Segeln und ohne Maschine – ihn auch nicht abschleppen konnten. Er brauche auch dann von uns keine weitere Hilfe, so seine Antwort. Außer Rufweite beunruhigt uns die Angelegenheit doch immer mehr und so rufen wir auf Kanal 16 die deutsche Rettungsgesellschaft. Zwischen Spibergen und Vorsegel-Setzen dann ständiger Funkkontakt zunächst mit Bremen Rescue und dann mit Lyngby

Radio. Ohne Spi können wir wieder zurück zum Havaristen und ihm mitteilen, dass der dänische Seenotretter von Gedser auf dem Weg zu ihm sei. Kaum gesagt, schon kommt er bereits angebraut und übernimmt die Angelegenheit. Wir verabschieden uns von Lyngby Radio, setzen wieder den Spi und treiben so langsam durch den Kiel-Ostsee-Weg. So ohne Motor ist das ganz schön spannend.

Der nächste Tag beschert uns in Burgstaaken eine neue Schraube und dann geht's gleich weiter nach Kiel-Möntenort und am nächsten Tag durch den Kiel-Kanal bis nach Cuxhaven. Das Stück von Brunsbüttel nach Cuxhaven war recht schaukelig, aber DP07 kündigt uns für den nächsten Morgen auf 4 bis 5 abnehmende Winde aus Nordwest an. Die Richtung stimmt, doch abnehmen will der Wind nicht so richtig und so bolzen wir bei ablaufendem Wasser Strom gegen Wind und bei NW 6-7 die Elbe raus. Im Lüchter Loch wird es moderater, weil hier die Strömung nicht mehr so läuft, aber den Wunschschatz genau auf die Süderhever zu, können wir bei dem Seegang nicht mehr halten. Mit Sturmfock und 2 Reffs im Groß kämpfen wir uns mit Holeschlägen gen Norden. Auf der Hintour in umgekehrter Richtung mit raumen Winden kamen wir bedeutend schneller voran.

Aber als wir dann endlich die Süderhever zu packen haben, ist X-mal auch nicht mehr zu bremsen. So ist das mit den Booten, wenn sie den heimischen Stall riechen. Aber nachdem unser Boot wegen geschlossenem Sperrwerk, wie so oft in diesem Jahr, noch ein paar Stunden vertröstet werden muss, legen wir nach 3 Wochen und über 1.000 Seemeilen Sommertour glücklich und wohlbehalten in Husum an.

Hargen Johannsen 

Jugendwart Jörg Hansen war mit dem Nachwuchs unterwegs:

Meldorfer Dom-Regatta 2011

Vom 27. bis zum 28.9.2011 fand die Dithmarscher Opti- und Jollenmeisterschaft in Meldorf im Speicherkoog statt. Die Husumer gingen mit drei Jollen und leider nur einem Opti gegen starke Brunsbüttler und Meldorfer Konkurrenz an den Start. Nach einer sehr aufregenden Hinfahrt mit 3 Autos kamen wir leider so spät an, dass zwei Jollen und zwar der Teeny mit Friederike Rost als Steuerfrau und Gyde Hansen als Vorschoterin und der Zugvogel mit unserem Trainer Jörg Hansen als Steuermann und Andreas Zöllmer als Vorschoter, den ersten Start verpassten. Segeljollen sind eben nicht so schnell geslippt und gerigggt wie Optimisten. Bei ca. 5-6 Windstärken segelte Jan Rost nach dem ersten Tag und damit nach 6 Regatten mit seinem Opti auf den zweiten Platz.



Gyde und Friederike waren nach dem ersten Tag mit ihrem Teeny auf Platz fünf. Dafür, dass es Friederike und Gydes erste Regatta im Teeny war, waren sie zufrieden. Dennis Elsholz und Dirk Rost im 470er segelten leider auf einen der drei hinteren Plätze, genauso wie Jörg und Andreas. Die verpasste Regatta hat im Nachhinein



nicht so geschadet, da es 7 Durchgänge gab. Wir hatten einen anstrengenden aber auch sehr sportiven Segeltag hinter uns.

Am zweiten Tag kamen wir pünktlich zum ersten Start in Meldorf an und merkten, dass der Wind deutlich zugenommen hatte. Dann riggten wir unsere Boote auf. Bei ca. 7 Windstärken war am Start jedes Mal ein sehr großes Gedrängel, deshalb hielt der Teeny sich eher hinten auf, um das Vereinsvermögen zu schonen. Außer einer zwischendurch abgerissenen Fock beim 470er und Ruderbruch bei einem der vier Piraten, lief während den letzten vier Wettfahrten alles gut. Jan kämpfte bis zum letzten Lauf und behielt die Nerven, so dass er sich am Ende nach zehn Wettfahrten auf den ersten Platz vorarbeitete. Gyde und Friederike schafften, dank eines sehr hohen Yardsticks (141) den sechsten Platz. Der 470er und der Zugvogel belegten den achten und neunten Platz von zehn. Es war die erste Jollenregatta für alle auf diesen Booten und die

Verhältnisse haben uns viel abverlangt. Am Ende hatten wir dicke Arme vom Schotenreißen... Wir haben aber auch das Geschwindigkeitspotential unserer Boote erlebt...auf einem tollen Revier mit handiger Welle, viel Wind und einem begeisterten Publikum, das hautnah dabei war – auf einem Steg, der vor Zuschauermassen zu sinken drohte. Trotz des schlechten Wetters hat uns allen die Regatta viel Spaß gemacht und wir ernennen die Meldorfer Domregatta zur BESTEN REGATTA des Jahres. Wir versuchen auf jeden Fall, nächstes Jahr wieder zu kommen. Dann besser vorbereitet und rechtzeitig.

von Friederike, Gyde und Jan

Anmerkung vom Jugendwart:

In Meldorf findet jährlich im letzten Augustwochenende die DOM in Verbindung mit einer Yardstick-Jollenregatta statt. Ich bin stolz, dass wir es geschafft haben, mit 3 Jollen am Start zu sein, denn auf dem Gebiet haben wir immer noch Nachholbedarf. Wir



haben – im Gegensatz zur Optisparte noch kein professionelles Regattatraining durchgeführt... Trotzdem haben alle Jugendlichen Mut und Einsatz, aber auch gute Seemannschaft gezeigt, denn es ging ohne nennenswerte Ramminge oder Schäden für Boote und Crews ab. Es war für mich erstaunlich, dass die Erfahrungen aus dem Opti so gut auf die Jollen übertragen wurden.

Sowohl die Boote als auch die Crews haben Potential, das haben wir gesehen. Bis auf einen gebrochenen Pinnausleger beim Zugvogel, den ich schon am 2ten Tag ersetzt hatte, ist nichts zu Bruch gegangen. Wenn wir nächstes Jahr trainierter sind und Gyde und Dennis ihre Trapeze nutzen, müssen die Dithmarscher auch bei den Jollen mit uns rechnen 🍀

Jörg Hansen über

Meister, Pokale und ihre Geschichte

Unsere Hafentageregatta benötigte 2010 einen zünftigen Pokal und da das Leitmotiv der Hafentage »Mok fast in Husum« mit dem Poller und der Möwe war, dachte ich mir, ein Pokal mit Poller und Möwe muss her. Birgit Reinhold hatte zufällig ein solches Stück in ihrem Fundus und schwupps, hatten wir einen Pokal.

Als wir dann zu Gast zur Kreismeisterschaft bei unseren Meldorfer Segelkameraden waren und die Preisverteilung dort erlebten, sagte Kirsten

Raab, dass Sie uns einen »richtigen Wanderpokal« stiften wolle. Den Meldorfer Pokal, der den Impuls gab, kann man bei Jan Rost sehen, der ihn 2011 auf der DOM gewann.

Damit nicht genug – er gewann dann auch gleich auf der Hafentageregatta den »richtigen Pokal«.

Gyde gewann dagegen auf der nordfriesischen Kreismeisterschaft einen nicht minder großen aber klassischen Pokal und flog dann auch klassisch ins Wasser 🍀

Thomas Reinke im Gespräch I:

Menschen am Rande des Meeres (Agadir)

Auf unserer letzten Reise haben wir in den Häfen viele interessante Menschen kennengelernt, die dort arbeiten und manchmal ein Bindeglied zwischen ihrer Heimatkultur und der europäischen oder amerikanischen Segler darstellen. Diese Menschen haben uns oft einen tiefen Blick in die Lebensbedingungen im Gastland erlaubt. Anders als mit dem Blick eines Touristen konnten wir auch etwas über ihr Alltagsleben erfahren.

Hier ist ein Interview mit Naïma Nouredine aus Marokko, 28 Jahre alt.

Naïma, Du sprichst ja mindestens vier Sprachen, hast Du die alle hier in der Marina gelernt?

Nein, ich spreche als Muttersprache Arabisch und in der Schule habe ich Französisch gelernt. Dann habe ich Spanisch studiert und Englisch habe ich mir selbst beigebracht. Und weil ich nun hier im Hafen arbeite, kann ich das alles jeden Tag üben. Nur Deutsch kann ich noch nicht, aber das will ich auch noch lernen.

Du hast Spanisch studiert und dann arbeitest Du hier in der Marina im Büro?

Ja, ich bin Lehrerin für Spanisch und Französisch, aber es gibt keine Arbeit in der Schule für mich. Ich gebe Abendkurse, aber das Geld reicht nicht. Deshalb bin ich froh, dass ich diese Arbeit hier gefunden habe.

Wohnst Du hier in Agadir?

Nein, ich wohne in Inezgane und komme die 20 km jeden Morgen mit dem Taxi. Das kostet 2€. Dort ist das Wohnen aber billiger und ich lebe mit meiner Schwester zusammen.

Ja, das wollte ich gerade fragen, ob Du alleine lebst.



Nein, mit meiner Schwester Fatima. Aber Fatima will bald heiraten und dann zieht sie zu der Familie ihres Mannes und ich weiß nicht, ob ich mir die Wohnung alleine leisten kann.

Und Du? Möchtest Du nicht heiraten?

Doch, schon, aber es ist nicht so leicht für mich. Ich würde meinen zukünftigen Mann gerne besser kennen,

bevor ich ihn heirate, aber ich bin auch gläubige Muslima und das ist ein Konflikt für mich. Weißt Du? Auf keinen Fall dürfen wir Sex vor der Ehe haben. Außerdem möchte ich auch gerne mal nach Spanien und wenn ich erst verheiratet bin, geht das nicht mehr.

Was, Du hast Spanisch studiert und warst noch nie in Spanien?

Nein, ich habe schon zweimal versucht dorthin zu reisen. Es wäre ja nur ca. 12 Stunden Fahrt mit dem Bus bis Tanger und dann mit der Fähre. Aber ich bekomme von Europa kein Visum. Das verstehe ich gar nicht, denn ich habe ja nichts Schlechtes gemacht. Thomas, warum bekomme ich kein Visum für Europa? Ihr Europäer könnt doch auch einfach nach Marokko reisen?

Dann ist es nicht leicht für Dich, hier die ganzen Segler zu erleben und selbst nicht in andere Länder reisen zu können.

Nein, manchmal fällt es mir sehr schwer und ich würde gerne einfach mitfahren. Aber ich werde auch sekrank. So ein kleines Boot ist nichts für mich. Außerdem siehst Du ja hier überall die Polizei und die Sicherheitsleute. Ich könnte gar nicht auf eines Eurer Boote gehen, ohne dass das sofort bemerkt würde. Wir würden nicht weit kommen.

Es sind ja jetzt in Tunesien und Libyen Demonstrationen gegen die Regierungen. Hier in Agadir habe ich

neulich auch eine erlebt. Was hältst Du davon?

Ich weiß nicht genau. Hier ist es anders. Wir lieben unsern König sehr. Der ist gut und es hat sich in den letzten Jahren viel verbessert. Wir haben Elektrizität und Handynetze und er hat viele Schulen gebaut. Aber die Regierung ist schlecht. Sie stecken sich alles in die eigene Tasche. Aber der König ist gut. Aber das ist Politik und ich will mit Dir nicht über Politik reden.

OK, reden wir noch ein bisschen über andere Dinge.

Ich dachte, Ihr Moslems dürft keine Fotos machen. Aber ich sehe hier ständig Marokkaner, die fotografiert werden wollen. Ich bin sogar schon von einem Mann gefragt worden, ob er mal auf mein Boot dürfe und ich ihn hinterm Steuer fotografieren würde. Wie verträgt sich das?

Was, der wollte auf dein Boot und Du solltest ihn fotografieren?

Ja, ja, ich hab das auch gemacht.

Ja, weißt du, das ist, seit es diese Handys mit der Kamera gibt. Das hat ja jetzt praktisch jeder und nun machen wir halt Fotos. Eigentlich dürfen wir das nicht, aber es machen fast alle. Es ist wie mit dem Alkohol, den trinken ja auch viele, obwohl wir es nicht dürfen.

Und Du?

Ich bin gläubige Muslima.

Naïma, vielen Dank für dieses Interview

Matthias Schenke:

Klappe – die Zweite – und Geschwaderfahrt – die Erste

Das zweite Rohr

Als ich im letzten Herbst wieder die Schleuse in Holtenau erreicht hatte, um heimatliche Gefilde anzusteuern, wurde ich belehrt, dass mein Schiff, der alte Hanseat 35 mit Kielschwert, unzureichend ausgerüstet ist.

Ich musste in der alten Schleuse steuerbord an einem Frachter vorbeifahren, der noch seinen Propeller mitlaufen ließ; als das Tor hinter uns geschlossen wurde, rauschte der Schwell des Propellers in der Schleuse von achtern nach vorn und ich wusste, was jetzt passieren würde: da das Boot beim Aufstoppen durch den Radeffekt des Propellers einen Drang nach back-

bord hat und mein Mitsegler die Achterleine aus der Hand fahren wollte und sie nicht durch einen Ring auf dem Schwimmponton führte, stellte sich das Boot in der Schleuse quer. Ich fühlte, dass es keinen Sinn machte, permanent über misslungene Anlege-manöver nachzudenken, das Schiff musste so ausgerüstet werden, dass die Hafen- und Schleusenmanöver einfach klappen mussten, egal ob ich einhand segele oder eine eingespielte Mannschaft an Bord habe.

Heckstrahlruder? Bei dem Gedanken kräuselte sich früher mein Nackengefieder. Meinen Augenlidern sieht man an, dass ich nicht mehr 35 bin und was will ich: Segeln und or-



dentliche Manöver in den Häfen hinlegen oder in Erinnerungen schwelgen, was früher alles noch ging. Ein Querstrahlruder wie vorn? Geht nicht gibt's nicht. Das untergebolzte von Marinno schied aus, weil das Boot an der Westküste trocken fällt und ich nicht kalkulierbare Scherkräfte befürchtete. Kann ich wieder eine Side-power Maschine einbauen?

Bevor ich den Fräskopf in die Bordwand rammte, musste ich wissen, ob ich den Tunnel unterbringen und befestigen könnte. Ich baute mir einen Dummy aus Tonpappe, ein Teleskoprohr mit einem Durchmesser von 22 cm, hielt die Enden von außen an die Bordwand, um in etwa die Schmiege nachzuempfinden, räumte die Achterpiek komplett leer und ließ mein zu rechtgestutztes Teleskoprohr das Kiel-schwein küssen. Ich krabbelte hinterher, testete ob ich mit meinem gut ausgestatteten Lebendgewicht dort überhaupt arbeiten könnte. Zehn Minuten in Kauerstellung gingen ohne irgendwelche Krampfzustände vorbei, das Dummyrohr ließ sich bewegen, es war innen sowohl nach vorn als auch nach achtern genügend Platz für die Gelegematten. Diesmal wollte ich mit Epoxy statt mit GFK bauen. Wenn Epoxy klebt, dann klebt es, gerade die spitzen Winkel unter dem Rohr schieben mir mit Epoxy sicherer zu sein. Das Rohr sollte so tief in den Rumpf eingebaut werden, dass die Bodenbretter den senkrecht stehenden Motor abdeckten. Schon im Vorschiff war Stauraum verloren gegangen, so dass die Segellast auf den Kojen transportiert werden muss. Der Erhalt des Stauraums war die selbstgesetzte Vorgabe und ich musste mich beeilen, denn ich konnte erst mit der Fräse anfangen, wenn die Boote aus der Halle heraus waren und am 3. Juli musste ich

abends in Brunsbüttel sein, um die Geschwaderfahrt ins Wattenmeer anzuführen, zu der ich eingeladen hatte. Das alles musste neben voller Berufstätigkeit über die Bühne gehen.

Ich schummelte etwas mit dem Ansetzen der Fräse, es war niemand in der Halle, als der Fräskopf in Gang gesetzt wurde. Zwei Monate brauchte ich bis zur »Hochzeit«, der Verbindung des Getriebes im Tunnel mit dem in der Achterpiek sitzenden Antrieb. Mit jeder Einheit, die innen eingebaut wurde, wurde mein Platz zum Arbeiten enger und vor einem zufallenden Lukendeckel und einer sich zufällig verhakenden Verschlusslasche hatte ich eine panische Angst. Im eigenen Boot gefangen sein und weit und breit keine Hilfe, weil ich meist allein in der Halle arbeitete, wenn die anderen längst Feierabend gemacht hatten. Meine Sicherungsmaßnahmen gegen die eigene Gruselfantasie bestanden einfach in einem dicken Tampen, den ich in die Lukenöffnung legte. Dann konnte zwar der Deckel zufallen, aber sich nicht verklemmen. Beim Einhandsegeln ist die gruseligste Vorstellung, über Bord zu gehen und das Schiff entschwinden zu sehen und sich selber sagen müssen: so das war's! Man braucht ja keine überbordende Fantasie, wenn man diverse Szenarien durchspielt: das sind dann die präventiven Schutzmaßnahmen, damit man ohne den gleichnamigen Engel auskommt.

Mit der Elektrik ging es relativ einfach; wenn man in der Schule abschreiben wollte, brauchte man einen fähigen Nachbarn oder eine Klatsche. Ich brauchte diesmal beides nicht, weil ich schon ein perfekt verkabeltes Bugstrahlruder hatte, bei dem ich nachsehen konnte, wie ich die fingerdicken Kupferkabel von der hinteren 180 Ah-

Batterie zur Maschine, dem Totmacher und der 410 Ampere-Sicherung verlegen sollte. Als besonderes Schmankerl bekam ich vier Sticker mit Querstrahlrudersymbol, die ich auf die polierte Außenhaut oberhalb der Tunnelöffnungen klebte. Darüber haben sich die Mitarbeiter der Husumer Reparaturwerft, die das Boot ins Wasser setzten, am meisten gefreut.

Richtige Gedanken habe ich mir gemacht über das Fundament der Batterie, die ja auch noch in der Achterpiek untergebracht werden musste. Ich laminierte ein 20 mm starkes Brett aus wasserfestem Bootsbausperrholz rundherum, ermittelte die Winkel zwischen Bordwand und dem Brett, dadurch, dass ich über dem Tunnel kauend mich mit dem Rücken an der Bordwand abstützte, mit der rechten Hacke das Fundamentbrett fixierte und in dieser Haltung mit einer Zimmermannsschmiege hantierte. Die ermittelten Winkel übertrug ich auf ein Klemmbrett und konnte dann unter dem Boot an meiner kleinen Werkbank die Abstützungen in entspannter Haltung zurechtschneiden.

Wie immer, wenn man Fundamenteingriffe in den Schiffsrumpf vornimmt, erhebt sich die Frage, ob sich beim Zuwasserlassen eine Fontäne in den Schiffsrumpf ergießt oder man sich entspannt zurücklehnen kann mit dem Gedanken: geht doch!

Tatsächlich: die Kiste war trocken! Kein Anzeichen auf einen versehentlich gerammten Eisberg oder die Kollision mit einem Unterwasserhindernis.

Das Maststellen verlief in der gewohnten Panik, das Wasser war zu hoch und der Mast am Riggerkraum senkrecht zu stellen, so dass der Oberwantbolzen an StB partout nicht in den Wantenspanner wollte. Irgendwie klappte es dann doch und es war

zum 3. Juli alles perfekt, Wassertanks aufgefüllt, Diesel gebunkert. Nur der Wind am Wochenende 2. und 3. Juli meinte es sehr gut mit mir: NW 6-7 Böen 8.

Das Rigg war von einem Regattaspezi getrimmt, also Groß Reff 2 und Selbstwendefock, geht doch. Ich wollte bis Brunsbüttel nicht zum Segelwechsel aufs Vorschiff. Aus der Hever herauskreuzen war kein Problem, ich lief durch die Engde, durch das Kolumbusloch war es mir bei dem Wind etwas zu heikel. Ich hatte die neue Betonung noch nicht verinnerlicht und hatte kein Verlangen danach, zwischen den Sänden in Schwierigkeiten zu kommen, falls der Wind wider Erwarten spitzer einfallen sollte. Also Hauptfahrwasser bis hinter die Innenquage und dann in die Süderhever. Auf den Flachs der Außenquage spritze die Gischt mindestens drei Meter hoch. Auf dem Südkurs in die Elbe produzierte ich einige Patenthalsen, weil das Servoruder der neuen Aries nicht richtig einrastete und immer wieder aufschwamm. Ich wollte sie unbedingt unter den Bedingungen testen, musste sie dann aber notgedrungen spazieren fahren und den Pinnenpiloten einsetzen, wobei der komplett überfordert war; eine Windsteueranlage ist eben schneller, präziser und vor allem leise und braucht keinen Strom. Gut, man fährt da mit einem Gerät durch die Gegend, das nicht jedermanns Geschmack ist, aber das ist das Einhandsegeln auch nicht.

Die Windlupe zeigte teilweise 34-36 kn an. Ich hatte zum Glück den Travellerschlitten in der Mitte fixiert, so dass mein rechtes Bein bei einer Patenthalse zwischen Großschot und Traverlerschiene eingeklemmt wurde, als ich einen neuen Kurs für den Pinnenpiloten am Instrument über dem

Schiebeluk einstellen wollte. Wäre der Schlitten mit voller Wucht gegen meinen Oberschenkel gedonnert, hätte das Bein nicht gewonnen. So gab es nur eine Schürfwunde, die dank meines Diabetikerfüßchens nur acht Wochen zum Heilen brauchte. Ich muss unbedingt etwas gegen Patenthalsen tun.

In der Elbe lief es wieder wie berechnet, nur nicht lange genug, oder ich war zu langsam. Vor Brunsbüttel ließen mich die Jungens etwas schmoren, gegen 21:00 Uhr wurde ich geschleust; »Momo« mit Familie Borzeszkowski und »In Vito« mit Ingo Köhler und Crew lagen schon im Schleusenhafen. Ich wurde freudig begrüßt und konnte gleich vorführen, wie man an einem Päckchen anlegt, wie es nicht in der Seemannschaft beschrieben ist. Ich stoppte das Boot auf, betätigte beide Querstrahlruder und legte gegen den Wind parallel an. Es war ein Glück, dass auf »Momo« niemand vor Lachen von Bord gefallen ist.

Ich war in Brunsbüttel, der Auftakt für die gemeinsame Geschwaderfahrt war geglückt.

Die Geschwaderfahrt

Ab Montag den 4. Juli gab der Tidenkalender den Takt an. Das erste Hochwasser in Brunsbüttel war um 04:58 h, also wurde um 5:00 Uhr geschleust. Anmeldung über Kiel Kanal 1, wir konnten sofort in die Alte Schleuse hineinfahren. Der Wind hatte abgeflaut, die 6-7 vom Vortag waren Geschichte und wir konnten die Elbe abwärts segeln. Ziel Helgoland. Ich hatte das Knieperessen versprochen im Helgoländer Fährhaus, eine exzellente Adresse für die Scheren der Taschenkrebse. »Momo«, eine Hanse 370, segelte voran, gefolgt von »In Vito«, einer

Dehler 29 und »Storch«, Hanseat 35 mit Kielschwert Bj. 1982 segelte hinterher. Man konnte an diesen drei Typen sehen, welcher Quantensprung sich vollzogen hat im Bootsbau in den letzten 30 Jahren. Die Hanse, nominell nur zwei Fuß länger als der Hanseat hat durch das flachere, aber fülligere Heck erheblich mehr Platz und durch den steilen Steven eine erheblich längere Wasserlinie, was der Geschwindigkeit natürlich zu Gute kommt. Nun ist ein Kielschwerter immer ein Kompromiss, mein Boot ist für die Watten gebaut und mit einem Meter Tiefgang ist der Aktionsradius im Wattenmeer erheblich viel größer als bei meiner Grinde, die mit ihrem Tiefgang von 1,70 m nur in den großen Prielen zu bewegen war.

Wenn man aus der Elbe heraussegelt, verkürzen sich die Abstände zwischen den Tiden, das 1. HW in Brunsbüttel war um 4:58 h, das 1. NW um 11:57 h, aber das erste NW in Helgoland um 9:17 h, d.h. dass die Flutwelle schon nach viereinhalb Stunden entgegenläuft statt nach 6,5 Stunden. Das ist eine Besonderheit, die man erst einmal begreifen muss, aber das macht den Reiz des Tidensegelns aus, dass man eben nicht immer Wasser hat und den Törn so planen muss, dass das Wasser möglichst lange mitläuft. Es ist jedes Mal wieder ein Highlight, wenn man an Cuxhaven mit 10 kn über Grund vorbeilaufen kann. Dann weiß man auch, dass die Planung richtig war. Der Unterschied zur schlechten Planung sind dann ca. 8 kn, dann wäre man nur zwei Knoten schnell.

In der Elbmündung lief das Wasser wieder gegenan, so dass der Wendewinkel bei meinem Boot ca. 150° betrug, die VMG geht dann asymptotisch gegen Null. Wie gut, dass keine Regattaleitung da war, die kontrollierte, ob



man mit der Aral-Fock corrigee la fortune betrieb oder nicht.

Mit dem Wechsel zwischen Segeln und Maschine erreichte ich dann auch endlich Helgoland, die anderen hatten schon festgemacht und das Einlaufbier ausgetrunken, dafür konnte ich sie wieder mit dem Anlegemanöver à la »Storch« erfreuen. Am Montagabend war das Helgoländer Fährhaus noch nicht so frequentiert und ausgebucht, so dass wir unter der geschützten Markise auf der Terrasse einen großen Tisch bekamen, und der Knieper konnte anrollen. Knieper sind die Scheren von Taschenkrebsen, die auf Helgoland kalt oder warm serviert werden, je nachdem wie viele Gäste bewirtet werden müssen. Im Fährhaus gibt es die Knieper heiß, vorgeknackt, damit man an das wohlschmeckende Fleisch herankommt – es scheiden sich die Geister was besser schmeckt, Knieper oder Hummer. Ich ziehe Knieper vor.

Durch die Starkwindtage vorher war Helgoland wenig ausgelastet, die Päckchen überschaubar, es war ja auch gerade die erste Ferienwoche in Hedwig-Holzbein.

Wie immer nach heftigen Starkwindtagen war am Dienstag der Wind ausgesprochen flau. Nach der Wettervorhersage sollte der Wind in den nächsten Tagen auf NW drehen, eine gute Windrichtung, um durch die Nordehever an der Hamburger Hallig vorbei und durch die Süderau an den Halligen Habel, Gröde, Langeness und Hooge nach Amrum zu segeln.

Aber erst einmal Pellworm.

Im Wattenmeer einen Törn zu berechnen ist relativ einfach. Der Strom muss nur ausgenutzt werden. In Helgoland wurden morgens die Leinen losgemacht, die Route so berechnet, dass wir kurz nach Niedrigwasser die Ansteuerungstonne in die Hever zu fassen hatten, in diesem Falle die Sü-

derhever SH2. Wir blieben über Funk auf Kanal 72 in Kontakt und verabredeten, uns vor der SH2 zu sammeln, damit niemand durch das Tonnengewirr in der Hever durcheinanderkommt. Ich erinnere noch genau das erste Mal Nordsee mit meiner Grinde – heute würde man sagen »strange«. Gegenüber dem Wochenende hatte sich die Deutsche Bucht beruhigt. Wir mussten motoren; 20 Meilen über freies Wasser und dann die Punktlandung bei der Ansteuerungstonne, dank der heutigen navigatorischen Hilfsmittel kein Problem, nur die Seemannschaft darf nicht außer Acht gelassen werden. Bei auflaufendem Wasser müssen die Tonnen mit gehörigem Abstand passiert werden; eine Tonnenkollision mit acht Knoten ist nicht so besonders gesund. Ich konnte über das Handteil meines Sprechfunkgerätes, das gleichzeitig als Außenlautsprecher dient, Hinweise zur Navigation geben, ohne das Cockpit zu verlassen. Eine sehr hilfreiche Verbesserung auf dem Boot, denn unter Maschine ist die Quatsche nicht zu hören, wenn der Lautsprecher unter Deck montiert ist. Bei glattem Wasser erreichten wir den Tiefwasseranleger von Pellworm etwa bei halber Tide und ich hatte den alten Hafenmeister Kurt Kossatz über Handy angerufen, wann wir in den Hafen Tammsiel einlaufen könnten, denn »Momo« mit 1.95 m Tiefgang gab den Takt vor, wann wir in die Tidenhäfen einlaufen konnten. Kurt Kossatz zögerte nicht lange, gab uns die Anweisung, wir sollten beim Anleger auf ihn warten, er wollte uns mit seinem roten Ölwehrboot abholen und in den Hafenslotsen. Kurt fuhr vorneweg und »Momo« glitt in den Hafen, die Kielbombe immer über der tiefsten Stelle des Hafenpriels. Kurt wies uns allen einen günstigen Liegeplatz im Hafen

an und das Abenteuer »Trockenfallen« im Tidenhafen konnte beginnen. Neben langen Festmachern und Springs ist das Abbinden des Mastes mittels verlängerten Spifalls notwendig, damit das Boot aufrecht auf dem Kiel stehen bleibt. Wenn es erst einmal zur Seite gekippt ist, hilft auch kein durchgesetztes Spinnakerfall mehr. Aufrichten lässt sich ein Boot damit nicht.

Abends waren wir im »Nordseeblick« bei Dörte Koch zum Fischessen willkommen, die mit nicht nachlassender Aufmerksamkeit und Umsicht ihre Gäste bewirbt. Neben den traditionellen Gerichten wie Scholle mit Krabben oder einem deftigen Labskaus ist See-teufel oder Meeresche auf der Speisekarte, alles frisch, nicht Convenience-Food aus dem Dampfgerar.

Zwischendurch die übliche Unterbrechung des Essens: Kontrolle ob das Boot noch richtig liegt, sich nicht in den Leinen aufgehängt hat und die Klampen aus dem Deck zu reißen drohen und muss das Spifall noch ein wenig durchgesetzt werden, damit das Boot aufrecht stehen bleibt. Die Fenderbretter tun auch nur ihre Wirkung, wenn die Anti-Bums-Beutel nicht rausrutschen.

Für eingefleischte Ostseesegler sind 3,50 m Tidenhub und ein komplett trockenfallender Hafen schon eine Begegnung der dritten Art; und dass sich ein Boot überhaupt nicht mehr bewegt, erlebt man im FSC nur im Winterlager, wenn das Boot aufgebockt ist.

Die Planung für den nächsten Tag hätte zwei Varianten ermöglicht: entweder bei ablaufendem Wasser die Hever raus und dann mit Nordkurs durch das Schmaltief nach Amrum oder mit dem Rest des auflaufenden Wassers die Norderhever hinauf bis zur Hamburger Hallig – der Priel, der die Nor-

derhever und die Süderau verbindet, heißt »Strand«; eine Bezeichnung, die ich zwar verinnerlicht habe, aber dennoch merkwürdig finde.

Der Weg an den Halligen vorbei ist der reizvollere, wenn es nicht stramm aus West oder NE bläst.

An sich ist es das Highlight, Hallig Hooge anzulaufen, aber mit einem tiefgehenden Schiff kann Hooge leicht zur Mausefalle werden, wenn bei der nächsten Tide nicht genügend Wasser aufläuft – dann bleibt der Kiel im Sand stecken. Das Phänomen hatten wir auf Amrum: »Momo« rutschte an die Pier und saß fest – es war der letzte Augenblick. Für jeden Segler ist es Pflicht, das erste Mal in der »Blauen Maus« gewesen zu sein, eine urige Segler-Kneipe. Jan von der Weppen steht seit 40 Jahren hinter dem Tresen, es gibt aus jeder schottischen Destille einen Whisky, wer es ausprobieren möchte, lasse sich das Holzbrett mit der stilisierten Karte Schottlands reichen, tippe auf einen Fleck und schon steht ein Glas auf der Back, von dessen Inhalt man noch nie etwas gehört hat. Bei der nächsten Geschwaderfahrt steht Amrum wieder auf dem Programm. Mehr zur Blauen Maus unter <www.blauemaus-amrum.de>.

»In vito« musste die gemeinsame Tour aus Temingründen vorzeitig beenden und die Crew ging nicht über die Eider zurück, weil die Tide dort ungünstig lief. Man verliert einfach zuviel Zeit, wenn morgens das Wasser bis zur Schleuse Nordfeld gegenanläuft; dann braucht man auf der Tide-Eider die dreifache Zeit.

Ingo Köhler war nicht beratungsresistent und wählte den Weg wieder über Brunsbüttel. Elbe – NOK – Kieler Bucht ist der schnellere und unkompliziertere Weg. Bei der Eider muss man wissen, dass der Fluss im

Bereich der Fliegenplate sehr veränderlich und sehr flach sein kann, d.h. man muss mit einem Kielschiff den Törn so wählen, dass man ziemlich genau zum Hochwasser die Engstelle an der Fliegenplate passiert. Die Elbe ist in der Hinsicht gemütlich, bei Niedrigwasser (NW) bei der Norderelbe-Ansteuerung, das Lüchterloch beim Großen Vogelsand ist immer befahrbar und mit auflaufendem Strom an Cuxhaven vorbeizupfeifen, macht immer wieder Spaß.

»Momo« und »Storch« segelten nach Wyk weiter, kein Trockenfallen, kein Abbinden des Mastes, keine lange Leinen, weil man in Wyk auf Föhr an Schwimmstegen festmacht. In Wyk war die Festnahme eines Inselbewohners Gesprächsthema, der in der Karibik wegen Rauschgiftvergehens von der französischen Küstenwache aufgebracht worden war. Wir stellten uns vor, dass sich in einem französischen Knast auf Martinique der Urlaub etwas anders abspielt, als er in den Hochglanzbroschüren der Reisebüros angepriesen wird.

Abends feierten wir Abschied beim zünftigen Grillen, die »Momos« wollten nach einem Ausflug auf der Insel weiter Richtung Borkum und »Storch« segelte nach Hooge.

Das Fazit dieser Geschwaderfahrt war, dass sie erstens Spaß gemacht hat, sie war vom Wetter begünstigt – es gab keine Böen von 36 kn wie auf der Fahrt nach Brunsbüttel, kein Gewitter und keine Regenböen. Ich werde solche Geschwaderfahrten wieder anbieten. Vor der Nordsee muss man keine Angst haben, es ist einiges anders, aber wenn man sich an die Spielregeln des Wattenmeers hält, ist ein Törn an der schleswig-holsteinischen Westküste spannend und einzigartig 

Grand Slam der Friesen

Eine Sommertour auf der Ostsee zeigt uns immer deutlich, wie Wassersport in überlaufenen Revieren aussieht. Unzählige Boote in übervollen Häfen und auf den Wasserflächen lassen kaum einen individuellen Bezug zu dem Revier und zur Natur zu. Persönliche Kontakte in den Häfen unterbleiben und auf dem Wasser wird kaum noch begrüßt.

Wie wohltuend anders ist es doch in unserem Revier. Hier freut man sich über jede Begegnung auf dem Wasser und über die Gespräche in den Häfen. Man kennt sich. Natürlich nicht jeden, aber jedes Jahr ein paar mehr. Zur Wochenendtour spricht man sich ab und startet gemeinsam im Geschwader zu den bekannten Zielen im Revier. Dieses vereinsübergreifende Miteinander ist neben dem »Segeln« ein wesentliches Element gegen die sich ausbreitende gesellschaftliche Anonymität.

Zu dem Miteinander zählt auch das Regattasegeln, wo sich die Segler nicht nur wegen des sportlichen Wettkampfs treffen, sondern auch wegen der vielen persönlichen Begegnungen und Gespräche bei einer verbindenden Gemeinsamkeit – dem Segeln.

Bewusst ist uns dieses schon – doch das Aufraffen zu der damit verbundenen Aktivität fällt bekanntlich etwas schwerer. Aber diese Jahr sind wir dabei!

Schon seit Jahren waren wir überfällig mit unserer Teilnahme an der Schinkenregatta und außerdem kann man ja auch nicht erwarten, dass viele Segler aus unserem Revier zur Heverregatta kommen, wenn wir nicht auch an ihren Regatten teilnehmen.

Also Mannschaft zusammentelefo-

nieren und Leinen los am Freitag gleich nach Mittag. Anfänglich läuft es gut, dann schläft der Wind im Schmalteuf ein und so kommen wir erst nach 23 Uhr in Wyk an. Zum Glück bekommen wir noch ein Bier und eine herzliche Begrüßung in der Nationalparkhalle.

Am nächsten Tag zur Regattabesprechung wurden 16 Boote gemeldet, doch in diesem Jahr hatten die Wyker die Sturmkarte gezogen und so gingen letztendlich nur 11 Teilnehmer durchs Ziel. Bei Windstärken um 6 und Böen bis 8 Beaufort waren die Seestraßenverhältnisse auf der Norderau mehr als ruppig und daher entschloss sich die Regattaleitung für eine Bahnverkürzung. Für die Gruppe 3 kam diese Durchsage zu spät und somit segelten die Gruppenteilnehmer die reguläre Strecke.

Zur Preisverleihung wurden Pokale und viele kleine Schinken vergeben. Der große Schinken ging in diesem Jahr nach Hooge. Anschließend wurde noch ausgiebig gefeiert und getanzt.

Am nächsten Tag versuchten wir, bei mindestens gleichen Windverhältnissen nach Husum zurück zu segeln, doch kurz hinter Hooge mussten wir feststellen, dass sich das Fahrwasser der Süderau verlagert hatte und für unser Durchkommen auch zu flach war. Somit beendeten wir den morgendlichen Ausflug wieder im Wyker Hafen.

Eine Woche später zur Husumer Heverregatta wurden mit den 7 auswärtigen Crews insgesamt 18 Boote gemeldet, die dann in 5 Gruppen gegeneinander antraten. Erstmals wurde eine besondere Gruppe für Ein-

hand- bzw. Zweihandsegler eingerichtet. Nach gemeinsamem Frühstück gingen die Crews gestärkt an den Start. Petrus und auch Rasmus meinten es besonders gut! Die Wetterbedingungen konnten in diesem Jahr nicht besser sein und somit bestand für viele Teilnehmer die Möglichkeit, auf den interessant abgesteckten Bahnen ihre gesamte Segel-Garderobe zu zeigen.

Der Abend mit Preisverleihung und Sommerfest bietet nicht nur Auslauf für die Tanzbeine, sondern nette Gespräche in fröhlicher Runde und so freuen wir uns bereits auf ein nächstes Treffen in Hörnum.

Angenehm war in diesem Jahr die zeitliche Abfolge der 4 Regatten im Revier. Mit Wyk und Husum vor der Zeit der Ferien und Sommertouren und den danach folgenden vor Hörnum und Amrum.

Die Regatta des Sylter Yachtclubs stellt zwar für uns Husumer wegen der Entfernung die größte Herausforderung dar, ist aber wegen des Segelns im Dreieck zwischen Sylt, Föhr und Amrum immer wieder ein Erlebnis – zumindest bei schönem Wetter. Und dieses hatten wir auch in diesem Jahr.

Mit guter Beteiligung und festem Druck in den Segeln konnten 17 Boote nach dem Zieldurchgang gewertet werden. Eine schöne Regatta mit einem erfreulich interessanten Abend nach Essen und Preisverleihung – auch eine Bingorunde mit allen Anwesenden war dabei. Der Hauptpreis zur vollen Karte musste dann natürlich unter den Südbrocks ausgewürfelt werden – immer ganz vorne dabei.

Für uns war bald schon Bordruhe angesagt, da wir bereits am nächsten Morgen vor sechs zur Rücktour nach Husum starten wollten.

Die letzte Regatta »Um Amrum« und auf der Norderau war leider

zeitgleich mit unserem Absegeln. Aber da wir bisher bei allen Regatten dabei waren, konnten wir die Chance auf den Friesen-Cup nicht so leichtfertig verschenken und außerdem freuten sich die begeisterten Crewmitglieder darauf – also wieder freitagmittags los und abends noch zur Maus.

Am nächsten Morgen nach der Regattabesprechung war für die »Amrum rum« noch alles klar. Doch nach dem Start der Jollen und der ersten Gruppe schief der Wind immer mehr ein, so dass die Regattaleitung – dieses mal nicht wegen Starkwind – die Bahn verkürzte. Für die bereits früher gestarteten Jollen kam die Durchsage zu spät und auch nicht richtig an, so dass die Teilnehmer dieser Gruppe die Helden des Abends waren. Sie waren die einzigen, die Amrum umrundeten.

Für alle anderen spielte sich die Regatta in der Norderau und im Mittelloch ab. Gekämpft wurde bei der letzten entscheidenden Regatta auf allen 17 Booten. Bei uns an Bord brach auch das Fieber aus, denn es stellte sich heraus, dass wir gut vorbereitet mit Schrubben und Trimmen des Bootes unseren schärfsten Konkurrenten auf den 2. Platz verweisen konnten.

Bei fast sommerlichen Temperaturen konnte die Preisverleihung für die Amrumer Regatta und für den Friesen-Cup vor der Blauen Maus stattfinden. Unser Einsatz hinsichtlich der Quantität (bei allen 4 Regatten dabei) wurde belohnt und somit konnten wir in diesem Jahr den Pott für unseren Verein nach Husum holen.

Es hat nicht nur sehr viel Spaß gemacht bei den Regatten des Friesen-Cup dabei zu sein, sondern auch die Kontakte zu den Seglern aus dem Revier gestärkt. Die Besatzung droht mit Wiederholung 

Friesencup 2011 - Gruppenauswertung

Gruppe 1

Platz	Bootsname	Gruppe	WYC	SYC	HSrV	Amrum	Gesamt
1	X-mal	1	38	38	38	40	154
2	Bajazzo	1	40	40		38	118
3	Kiwi Magic	1		36		36	72
4	Jasu	1	34			22	56
5	Matje Floris	1			40		40
6	Njassa	1			36		36
7	Beautifieldt	1		34			34

Gruppe 2

Platz	Bootsname	Gruppe	WYC	SYC	HSrV	Amrum	Gesamt
1	Thalassa	2	36	32	22	10	100
2	Rümdriewer	2	32		20	26	78
3	La Luna	2		10		28	38
4	Quo Vadis	2			34		34
5	Fuchur	2				34	34
6	Pella	2			32		32
7	Dwarslöper(Uli)	2	30				30
8	Faxe	2				30	30
9	Tedje Wind	2			28		28
10	Carpe Diem	2	28				28
11	Pocahontas	2		26			26
12	Gyde	2			26		26
13	Spirit	2		22			22
14	Olix	2	22				22
15	Tjorven	2	20				20
16	Papillon	2		20			20
17	Livö	2				20	20
18	Atla	2		16			16
19	Gräte	2				16	16
20	Kehrwieder	2		12			12

Gruppe 3

Platz	Bootsname	Gruppe	WYC	SYC	HSrV	Amrum	Gesamt
1	Mucki	3	26	24	24	18	92
2	Tine	3			30	32	62
3	Rebell	3	24	30			54
4	Jule	3		28			28
5	Diva	3				24	24
6	Merkator	3		18			18
7	Lilli	3			18		18
8	Sandokan	3		14			14
9	Ralle	3		10			10

Karin-Helga und Ekkehard Papke zwischen den Welten:

Vom Weltnaturerbe zum Weltkulturerbe

Unser Zuhause wird immer von Kater Mulle bewacht und erst nachdem sein Achillessehnenriss repariert und gut verheilt war, konnten Ekkehard und ich dank fürsorglicher Nachbarn am 30. Mai 2011 den geplanten Segeltörn mit unserer Dieksand nach Varberg an Schwedens Westküste antreten, wo wir von meiner Schulfreundin Sunna im Sommerdomizil ihrer Familie erwartet wurden.

Die erste Etappe führte von Husum über Helgoland, Brunsbüttel und im Nord-Ostsee-Kanal bis zum Stadthafen Rendsburg, von dort ging es am 7. Juni 2011 weiter über die dänischen Häfen Marstal/Aerö, Rudköbing/Langeland, Lundeborg/Fünen, durch den Großen Belt nach Ballen/Samsö und weiter ins Kattegat zur Insel Anholt, die sich von ihrer schönsten Seite zeigte, nur der »Hafenmeister«-Automat war hier für mich wiederum in fast unerreichbarer Höhe angebracht! Von Anholt ging es mit Kurs Nordost unserem schwedischen Zielhafen entgegen, der schon von weitem an Varbergs mächtiger Festung auszumachen war. Am 11. Juni 2011 machten wir dann im Fähr- und Stadthafen fest und wurden nicht nur von Schulfreundin Sunna mit Ehemann Dieter herzlich begrüßt, sondern auch vom freundlichen Hafenmeister in Person, was nach den Automaten-Bekanntschaften in einigen Häfen besonders gut tat. Er versorgte uns mit den wichtigsten Hafeninfos und dem aktuellen Wetterbericht für die nächsten Tage, bevor er das Liegegeld von 200 Schwedenkronen (SEK)/Tag kassierte.

Nach der Begrüßung an Bord wurde das Wiedersehen bei meiner Freun-



Meine Schulfreundin Sunna

din auf der Terrasse mit Lachsforellen-Menü, Wein und Aussicht auf die Schären gebührend gefeiert, wobei uns dieser schöne Sommerabend, an dem

es so gar nicht dunkel werden wollte, unvergesslich bleiben wird.

Für den nächsten Tag hatten Sunna und Dieter einen Ausflug mit ihrem Auto ins Landesinnere geplant:

Südlich von Varberg führen wir entlang der Küste an Rastplätzen für Zugvögel vorbei, denn hier an Schwedens Westküste verläuft eine wichtige Route für die Züge der arktischen Watvögel.

In diesem Gebiet liegt auch der Fundort eines Wikingerbootes, dessen Nachbau wir im Hafen von Varberg bestaunen konnten.

Danach führen wir zu unserem Reiseziel, dessen Antennenmasten wir schon von weitem sahen, die Funkstation Grimeton mit dem Rufzeichen SAQ. Sechs 127 Meter hohe Masten,

alle mit acht dicken Kupferleitungen verbunden bilden die Antenne. Alles war ohne Krane, nur mit Muskelkraft aufgestellt und montiert worden. Der Standort wurde hier ausgewählt, weil die Radiowellen offene See ohne Behinderung durch Land bis nach New York benötigten. Die freie Peilung lässt Dänemark und Schottland südlich und Norwegen nördlich liegen.

Langwellenmaschine und Stromgenerator haben die Größe eines Einfamilienhauses und dieses Herz des Kulturertes schlägt heute noch an einzelnen ausgewählten Tagen. Am 1. Dezember 1924 wurde die Großfunkstation in Betrieb genommen und das, was König Gustav V damals eröffnete, pflegen die Schweden vorbildlich. Als Betreiber einer kleinen Seefunkanlage

konnten wir hier anspruchsvolle Technik pur erleben.

Auf dem Weg zurück nach Varberg führen wir an großen und kleinen Seen inmitten herrlicher uralter Buchenwälder entlang, die dank ihres Reichtums an seltenen und bedrohten Arten als eine der wichtigsten Buchenwaldregionen in Schweden gelten und teilweise Naturreservat sind.

Dieser Ausflug durch typisch schwedische Landschaft bei herrlichem Sommerwetter hat uns „Inga Lindström-Land“ bewusst erleben lassen und der Abschied fiel entsprechend schwer!

Leinen los – Varberg ade!

Wenn wir gesund bleiben, kommen wir wieder! Vielleicht, um Elche zu treffen?

Wetterlage und Windrichtung machten noch einen Abstecher nach Norden möglich zur autofreien Felseninsel Marstrand, die unter wolkenlosem Himmel mit den weißen Häusern und den einheitlich roten Dächern einen traumhaften Anblick bot. Von der mächtigen Festungsanlage über der Stadt konnten wir eine herrliche Aussicht auf die Schärenwelt genießen. Ekkehard war schon mal hier und hatte von dieser zauberhaften Insel geschwärmt und diesen Eindruck konnte ich nun bestätigen und genießen, hinzu kam, dass wir vor dem großen Ferienansturm mit Dieksand an einem der besten Liegeplätze festmachen konnten.

Um eine Erfahrung reicher - und die Bordkasse um 90 SEK ärmer machte uns der Beginn der Hauptsaison in Schweden mit dem 15. Juni, den wir wetterbedingt in diesem schönen Hafen nun für 320 Schwedenkronen statt bisher 230 SEK/Tag erleben durften!

Am 16. Juni 2011 querten wir das Skagerrak mit Kurs Südwest nach Saeby an der dänischen Ostküste und weiter ging es über Grenaa und Ebeltoft durch den Kleinen Belt nach Middelfart/Fünen, durch den Als-Fjord und -Sund bis zur Flensburger Förde nach Gelting Mole.

Von dort starteten wir Kurs »Dänische Südsee«, wo wir uns im Hafen der idyllischen kleinen Insel Lyö mit Heiko, Lucie und Inken von der »Tante Schmidt« zu einem letzten Ostseetreff verabredet hatten und einen interessanten Ausflug auf diesem urigen Eiland mit den geheimnisvollen »Klokkestenen« erlebten, bevor es von dort zum Nord-Ostsee-Kanal nach Rendsburg ging. Von Cuxhaven segelten wir über Helgoland zurück ins heimische Wattenrevier.

Die frühe Reisezeit bescherte leere Häfen – und überwiegend starke Winde ermöglichten große Etmale. Unsere Dieksand kann viel Wind vertragen und mein Ekkehard auch. Insgesamt war dieser Segeltörn in den schwedischen Sommer ein großes Erlebnis.

Karin - Helga Papke ♣



Schwedens Weltkulturerbe Funkstation »Grimeton«

Boatsbewegungen 2011

Zweitwohnung

Neu-Husumer schweizer Ursprungs René Berchten ist Eigner eines »ocean-going« Katamarans Typ Nautec 140 geworden. Nach zünftiger Bootstaufe im August hat »Merlin« einen Liegeplatz im Binnenhafen gefunden, bevor es dann auf »Große Fahrt« gehen soll. 125qm Segelfläche und bei Bedarf zwei Einbaummaschinen können das 14m lange Boot (oder die Boote?) schnell und sicher bewegen.



Regattaleiter jetzt immer vorneweg

Hans-August Nachtigall trennte sich von seiner Friendship »Japsand«. Das neue Boot ist eine schnelle First 27.7 und sicherlich oft auf Regattabahnen zu sehen. Vollmachen!

Gute Arbeit

Neuer Besitzer eines Zugvogels ist Rolf Nickelsen. Nachdem er den gesamten Schwertkastenbereich komplett saniert hat, ist das Segelboot ein echter Hingucker.

Gute Taten

Bernd Dietrichsen kaufte zwei gelbe Optimisten. Einen bekam sein Sohn, den anderen stiftete er unserer Jugendabteilung

Speedbreeder, der Opti für Fortgeschrittene

Aus den Spenden anlässlich der Trauerfeier für Heino Röh konnte die Jugendabteilung eine weitere Speedbreeder erhalten. Die Jolle wurde auf den Namen »Heino« getauft. Die bereits vorhandene Speedbreeder wurde auf den Namen »Liekedeeler« getauft.

Dr. Thomas Ebel segelt jetzt mit »LU-CIA« – eine gelbe Greyhound 20



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

Etwa so viel, wie dieses Sammelschiffchen geladen hat, kostet der Treibstoff für eine halbe Stunde Rettungseinsatz. Mehr als 20.000 Schiffchen sind im ganzen Land auf Kurs „Menschen retten“.

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

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGRS)
Postfach 106346, 28063 Bremen
Fax (0421) 53101-43
Postbank Nr. Hamburg (BLZ 25010020) 7046-200

Wir danken für die gespendete Anzeige.

DGRS Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

Ein Nachruf auf Heino Röh



mieter bei Harro Jessen, dann viele Jahre als Barkeeper in der blauen Maus. In dieser Zeit hat er auch seine spätere Frau Bruni kennengelernt. 1985 gingen die beiden dann nach Berlin, Heino machte dort eine kaufmännische Ausbildung. Aber schon 1986 zog es die beiden aus der Großstadt zurück nach Amrum. Es wurde geheiratet und 1986 und 1988 kamen die beiden Jungs zur Welt. In den ersten Rückkehrjahren hat Heino beim WSA und WDR gearbeitet, bevor er dann 1992 gemeinsam mit seiner Frau Bruni das Cafe Barfuß in Wittdün eröffnet hat. Bis Ende 2006. Dann ging das Paar, die Kinder inzwischen flügge, nach Husum zurück. Heino

Am 7. Februar 2011 ist Heino gestorben. Darüber sind wir sehr traurig. Besonders aber denken wir dabei auch an seine Familie, seine Frau Bruni und die beiden Söhne Alexander und Gerret.

Heino wurde am 17. 02. 59 in Schwabstedt geboren, ist aufgewachsen an der Halbmondwehle bei Husum und Anfang der 70er Jahre zum Segelsport beim Husumer Seglerverein gekommen. Er hat nach seinem Schulabschluss bei der Husumer Schiffswerft bis 1978 als Maschinenschlosser gearbeitet. Dann zog es ihn erstmals nach Amrum. Zunächst als Segellehrer und später Strandkorbver-

fand hier schnell wieder Arbeit, aber schon nach wenigen Monaten in Husum erhielt er die Diagnose Asbestose, an der er in diesem Jahr verstarb.

Heino segelte leidenschaftlich, besonders Regatten. Im ASRV war er treibende Kraft bei der Gründung des Vereins und setzte sich immer für die Regatta- und Jugendarbeit ein. Während dieser Zeit war er auch einige Jahre Jugendwart im AYC.

Heino war auf Amrum wie auch in Husum durch sein Hilfsbereitschaft und seine Geselligkeit immer sehr beliebt.

Er fehlt uns.

Termine:

- 13.01.2012 Bootseignerversammlung
03.02.2012 Jahreshauptversammlung
26. 05. 2012 Zubringerregatta zur Nordseewoche
von Hallig Hooge nach Helgoland, gibt es seit 2008.
Alle Regattasegler des nordfriesischen Wattenmeeres sind herzlich eingeladen, an der Nordseewoche teilzunehmen. 2011 waren es 10 Boote. Wir würden uns freuen, wenn 2012 auch einige Husumer mit segeln würden.
Dirk mit seinem Kutter »Liekedeeler« fährt wieder als Begleitschiff mit. Es ist also betreutes Segeln!
21. 07.2012 Hooger Schleusenfest
Im Programm wie immer:
6. inoffizielle generationsübergreifende Deutsche Optimisten Meisterschaft und natürlich wieder die Hooger Meisterschaft im Tautrecken. Wir bedanken uns wie schon in den letzten Jahren, dass ihr eure Optis zur Verfügung stellt.
Weitere Infos unter www.hsc-hooge.de

Kalt erwischt ...

... hat es mich am 4. Oktober. Drei Tage vorher hatten wir auf Helgoland noch die quirligen Pirouetten des All-Rad-Segelbootes von Matthias Schenke bestaunt, dann entschleunigte mich ein Herzinfarkt.

Eigentlich hatte ich ab diesem Jahr die Redaktion der »Tröte« übernommen, aber wie schon gesagt ...

Ganz spontan haben dann Jan-Peter und Sylke die diesjährige Ausgabe unserer Vereinszeitung noch einmal wieder übernommen. Dafür möchte ich mich bei ihnen ganz herzlich bedanken.

Weiteren Dank möchte ich den Vereinskameraden sagen, die unsere »Radbod« winterfertig gemacht haben. Ganz besonders Michael und Jensi haben sich darum gekümmert, dass unser Boot ins Winterlager kam. Wie schön, wenn man Freunde hat.

Im Alter werden Freunde selten. Drum, die du hast, die lasse gelten! Recht kannst du manchmal leicht behalten, doch schwer den Freund, den guten alten! (Eugen Roth)

Rüdiger, Radbod 🍷

Stressless®

MIT DEM PATENT AUF BEQUEMLICHKEIT



auch in Ihrer Nähe:

EKORNES®

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



Diedrichsen

EINRICHTUNGEN

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