



TRÖTE 2013



Husumer Segler-Verein von 1928 e.V.
Rödemishallig
Postfach 1246
25802 Husum
Tel.: 04841-3052 e-mail: mail@hsrv-husum.de

Vorstand:

1. Vorsitzender: Hargen Johannsen Tel.: 04841-4721	2. Vorsitzende: Wiebke Heer Tel.: 04121-94342	Kassenwart: Christian Melzer Tel.: 04841-772270
Takelmeister: Günter Hirschbeck Tel.: 04841-73787	Platzwart: Jens-Arnold Petersen 04846-935	Gebäudewart: Heiko Cunze 04841-81399
	Jugendwart: Jörg Hansen 04841-65115	

Impressum:

Redaktion & Gestaltung

Rüdiger Junior
Am Knappenberg 7a
25774 Krempel
Tel.: 04882-1333
e-mail: ruediger.junior@t-online.de

Anzeigen

Broder Ibn
mail@hsrv-husum.de

Postanschrift:

„TRÖTE“
c/o Rüdiger Junior
Am Knappenberg 7a
25774 Krempel

Bankverbindung

Husumer Volksbank
KtNr. 4041089
BLZ 217 625 50

opticland
SIEVERS

Juwelier

SIEVERS

Brillen- und Kontaktlinsen-Studio

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



Liebe Segelkameradinnen und Segelkameraden,
endlich wieder ein schöner Segelsommer. Wer hätte das gedacht. Bis Ende Juni war es noch kalt, regnerisch und stürmisch. Aber dann wurden wir im Juli so richtig von der Sonne verwöhnt. Wohl denen, die in dieser Zeit unterwegs waren. Ob es die Wochenendfahrten oder größere Sommertouren waren, die Welt sieht ganz anders aus bei Sonnenschein. Unser Vereinsstander konnte wieder in vielen Ländern und Häfen gesichtet werden.

Auch in diesem Jahr konnten wir auf ein reges Vereinsleben blicken. Die Beteiligung an den gemeinsamen Veranstaltungen wie das Ansegeln und Absegeln war erfreulich gut und zur Heverregatta konnten wir 8 Gästeboote begrüßen. Mit insgesamt 20 Booten und schneidigem Wind erlebten wir eine schnelle Regatta ohne Kreuzschläge. Zum abendlichem Sommerfest mit Preisverleihung waren noch einige Wassersportler der Nachbarvereine gekommen.

Der Pokal der Norddeutschen Clubmeisterschaft, den die Husumer Segler im letzten Jahr in Meldorf gewonnen hatten, konnte auf der Hever gegen herausfordernde Teams verteidigt werden.

Erfolge wieder bei den Optimisten und Jollen des Vereins. Der Bootspark der Jüngsten hat sich zugunsten weiterer Jollen verändert und bietet nun unserem Segelnachwuchs nach Verlassen der Optis gute Möglichkeiten, ihr Können in den Jollen zu vertiefen. Bei Vereinsregatten, Kreismeisterschaft in Nordfriesland und in Dithmarschen konnten die Husumer die Meister stellen.

Ein Einstauen des Husumer Hafens über Niedrigwasser wird es nicht mehr geben. Die Adler-Reederei wird die Hafentrundfahrten im Husumer Hafen einstellen.

Ich wünsche eine frohe Weihnachtszeit, einen guten Rutsch ins neue Jahr, eine schöne Segelsaison 2014 und beste Gesundheit.

Herzliche Grüße

Euer

7örööö...

<i>Ziel Oslo</i>	Hargen Johannsen	5
<i>Baustelle, die wievielte...</i>	Matthias Schenke	18
<i>Ergebnisse Heverregatta 2013</i>		25
<i>Sekt oder Selters? Jetzt erst recht!</i>	Sandra Rohde & Broder Iben	27
<i>Sommertour der „Tedje Wind“</i>	Rosi & Klaus Nachtigall	29
<i>Mit der Kreiertje auf Friesen-Cup-Kurs</i>	Heike Krüger & Jürgen Ernst	40
<i>Aufstieg vom Teeny zum 420er</i>	Gyde & Friederike	44
<i>Husumer Hafentage</i>		45
<i>Jugendaktivitäten aus 2013</i>	Jörg Hansen	47
<i>42. Opti-Sommerferien Zeldlager</i>	Lasse Clausen	50
<i>Nochmal Friedrichstadt</i>	Gonne Hansen & Jacob Stümke	51
<i>Sommertour 2013 – eine Hochzeitsreise</i>	Anke Kröhnert-Nachtigall	53
<i>Eröffnung Darßer Ort</i>	Ekkehard Papke	61
<i>Tertius Regatta 2013</i>	Hargen Johannsen	62
<i>Goldener Kompass</i>	Ekkehard Papke	64
<i>Papierboot-Regatta</i>	Jörg Hansen	65
<i>Dit und Dat</i>		66
<i>Bootsbewegungen 2013</i>		66
<i>Aus der Nachbarschaft</i>		67
<i>Nachruf</i>		69
<i>Des Schiffsjungen Weihnacht</i>	Alice von Gaudy	70

Ziel Oslo



29.Juni 2013 15:00 Uhr - *"Kiel-Kanal, Kiel-Kanal von X-mal" ... "X-mal, hier ist Kiel-Kanal, over" ... "Wir sind in ca. einer halben Stunde vor der Schleuse Brunsbüttel und würden gerne in den Kanal einschleusen, over" ... "Sie können dann direkt in die Alte Schleuse einlaufen"*.

Damit hatten wir überhaupt nicht gerechnet. Lange Wartezeiten wegen defekter Schleusentore und immer mal wieder die Androhung von Streiks ... und dann ohne Verzögerungen ab in die Schleuse. Gleich nach Passieren der Tore ertönt das bekannte Klingeln, die Tore schließen sich und keine 10 Minuten später sind wir bereits im Nord-Ostsee-Kanal, wie diese künstliche Wasserstraße sonst genannt wird.

Morgens um 05:00 Uhr hatten wir, die "Lone" und "X-mal", im Doppelpack den Seglerhafen in Husum verlassen mit dem Ziel Oslo. Anfänglich schwacher Wind aus Südost, bedeckter Himmel und leichter Regen bei immer noch geringen Temperaturen. So hatten wir uns eigentlich unsere Sommertour nicht vorgestellt.

Der Versuch, bereits eine Woche vorher das Boot nach Kiel zu verholen, war wegen Starkwind 6-7 aus Südsüdwest gescheitert und damit der mehrfach durchdachte Routenplan von Kiel nach Oslo aus dem Kurs geraten. Und nun auch noch kalt und regnerisch.

An der Autonne kommen die Segel hoch und da der Wetterbericht auch etwas mehr gemeldet hat, reicht uns die Fock. Man gut, denn je weiter wir uns aus den heimischen Gewässern entfernen, umso stärker wird der Wind und dreht dann auf NW. Bei der Eider-Ansteuerungstonne stecken wir dann 2 Reffs ins Großsegel und mit raumem Wind gehts mit bis zu 17 Knoten Fahrt durchs Wasser zur Norderelbe. Klingt eigentlich super, aber erstens sind wir viel zu schnell an der Ansteuerungstonne und zweitens haben wir das lange Nachlaufen der Elbe unterschätzt. Der starke Wind und die immer steiler werdende See -also der für die Norderelbe gefürchtete Strom gegen Wind - lassen keine kontrollierten Halsen mehr zu und somit müssen wir alle weiteren Kursänderungen im Lüchter Loch und durch die Elbe vorbei an Cuxhafen über Q-Wenden meistern. Bloß nicht platt vorm Laken fahren. Immer die dicken Pötte im Auge kreuzen wir mehrfach das Elbfahrwasser oder besser den Rand bis zur Mitte. Die steile See von achtern will gerne mal in unser Cockpit kommen - doch das ist Privatbereich. Aber alle drohenden Blicke nützen nichts und plötzlich ist sie drinnen, die See. Nachdem wir ihre nasse Hand zu spüren bekommen haben, lässt sie uns in Ruhe, beschert uns aber wohlwollend eine rasche Fahrt bis zur Schleuse. Leider haben wir die "Lone" ein wenig zurück gelassen, die bis zur Schleusung länger warten muss, während wir bereits unter Motor die ersten Meilen im Kanal in Richtung Rendsburg unterwegs sind. Funkkontakt zur "Lone" ergibt, dass sie für heute die Schn... voll haben und die Ruhe vor der Gieselschleuse brauchen. Wir legen um 22.00 Uhr in Rendsburg an und gehen etwas kaputt in die Koje, aber mit dem beruhigenden Wissen, dass wir morgen etwas länger schlafen können, da wir mit der "Lone" wieder zusammentreffen wollen.

Tags darauf wolkenloser Himmel, schöner Spaziergang zum Brötchen holen, dann Wecken der Jugend, Diesel nachtanken und gemächlich unter Vorsegel und Kegel Richtung Holtenu. Dort treffen wir wieder zusammen und schleusen um 13:20 Uhr auf den Ostsee.

Welch ein Trubel auf dem Wasser. Der letzte Tag der Kieler Woche. Parade der Rahsegler, emsige Wettkämpfe auf den Regattabahnen und viele Schaulustige in Begleitfahrzeugen. Nach dem Leuchtturm Kiel wird es ruhiger und mit raumem Wind gehts es mit dänischer Gastlandsflagge weiter Richtung Großer Belt.

Nach der ursprünglich Planung wollten wir von Kiel mit einer Nachttour nonstop nach Anholt starten. Dieser Plan wird nun wieder aufgegriffen und an Bord diskutiert. Zumindest noch bis nach Kerteminde, doch der Wind schläft ein. Da die "Lone" Richtung Bagenkop abbiegt und wir ehrlich gesagt viel zu müde sind für eine lange Nacht, entscheiden wir uns für Spodsbjerg, einen Transithafen, wie uns der Hafenmeister am nächsten Tag erklärt. Ein netter kleiner Hafen mit wenig einheimischen Booten, diversen Leihbooten zum Angeln und viel Platz für die Süd-Nord-Süd-Reisenden.



Spodsbjerg

Am Morgen haben wir, das sind außer mir noch Steffi und Carsten, wieder Zeit um auf die "Lone" zu warten. Andererseits haben wir eigentlich keine Zeit für gemächliche Tagestörns nach Ausschlafen und ausgiebigem Frühstück, denn unser Ziel heißt immer noch Oslo.

Schon im letzten Jahr hatten wir uns mit Wiebke und Christoph verständigt, wie schön doch eine Tour nach Oslo sein könnte und auch Rosi und Klaus hatten das gleiche Ziel ins Auge gefasst. Und so begannen wir frühzeitig mit den Reisevorbereitungen. Routenplanung mit Start von Kiel, über Nacht bis nach Anholt, dann weiter bis nach

Skagen. Dort wollten wir mit "Tedje Wind" zusammentreffen um gemeinsam den Schlag über den Skagerak in den äußeren Oslofjord zu wagen. Und nach einem weiteren Tag, wenn denn alles nach Plan gehen würde, wären wir in Olso. Samstag in Kiel starten, einen Tag Reserve eingerechnet, könnten wir am Donnerstag am nördlichsten Punkt unserer Reise ankommen. Danach dann gemächlich und ohne Zeitdruck durch die schwedischen Schären zurück - so die Planung.

2 bis 3 Monate zuvor hatten wir uns mit den neuesten Seekarten für Norwegen und Schweden ausgestattet. Nach einem Kritharaki-Auflauf zum Vorbereitungstreffen steckten wir die 7 Köpfe über den Karten zusammen und hielten schon mal nach einem geeigneten Hafen für den Landfall in Norwegen Ausschau. Rege Diskussionen entstanden auch zum Bunkern der erforderlichen Lebensmittel und lebensnotwendiger Getränke, denn das Leben in Norwegen kann teuer werden.

Vier Wochen vor dem Starttermin kam Ende Mai vom NV-Verlag eine Rückruf-Aktion für die Norwegen-Karten. In der digitalen Übermittlung der Seekarten aus Norwegen zum NV-Verlag waren etliche Tonnen verschwunden. Die Benutzung dieser Karten wurde vom Verlag als so gefährlich eingestuft, dass eine sichere Navigation nicht möglich sei. Was nun? Anruf beim Verlag - peinliches Bedauern - man rechne frühestens in vier Wochen mit den aktuellen, druckfrischen Karten. Wiebke und Christoph gaben ihren Kartensatz zurück und wechselten auf die norwegischen Karten. Mit gleicher Option hofften wir auf einen schnelleren Neudruck und tatsächlich landete 2 Wochen vor Beginn der Reise der Neudruck per Post in Husum.

Aber was nützt die beste Vorplanung, wenn Rasmus uns einen Strich durch die Rechnung macht. Nun ist es bereits Montag und wir sind erst in Spodsbjerg bzw. in Bagenkop gelandet und der Zeitdruck belastet die Gemüter.

Weiter geht es unter Motor und auch mal Spinnaker bei schwachen westlichen Winden und diesigem Wetter Richtung Beltbrücke, die erst eine Seemeile vorher in Sicht kommt. Nach Passieren der Brücke aufklarend mit Sonne und aufbrisend auf 5-6 legen wir noch 2 Reffs ins Groß und segeln weiter mit Kurs auf den Hafen Ballen auf Samsø. Ein bezaubernder Hafen, proppevoll bis fast auf den letzten Platz belegt. Nach Aufklaren und Einlaufbier können wir beim Landgang zum Hafenmeister die "Lone" am Horizont ausmachen. Die Wiedersehensfreude ist groß und bei einem zweiten Einlaufbier und einem Schluck Laphroaig tauschen wir die Erlebnisse der letzten Tage aus.

Hafen Ballen



Der nächste Tag beschert uns zunächst Sonne und mäßigen bis frischen Wind aus Südwest.

Ideal für den geplanten Törn nach Anholt. Der kleine Spi unterstützt die schnelle Reise, doch schon in Sichtweite der Insel kommt eine Wolkenfront bedrohlich näher, also Spi runter und nach dem kräftigen Schauer weiter auf die Insel zu. Jetzt können wir erkennen, dass diese Insel im Kattegat eine wahre Magnetkraft ausübt. Aus allen Richtungen kommen die weißen Dreiecke und strömen dem Hafen im Westen der Insel zu. Im Hafenhandbuch wird darauf hingewiesen, dass es im Sommer mehr als eng werden kann. Das können wir nur bestätigen. Und als wir denken, dass der letzte Platz belegt sei, finden immer noch weitere Wassersportler ein Plätzchen zwischen den an Heckbojen liegenden Yachten. Die Insel empfängt uns mit Sonne und fast schon warmen Wind. Südlich des Hafens lockt der weiße Strand zum Baden, doch das Wasser ist noch recht frisch. Also nur ein kurzes Bad. Wir beschließen, am nächsten Tag einen Dünen-, Strand-, Badetag einzulegen und uns die Insel ein wenig näher zu betrachten.

Am nächsten Morgen auf dem Weg zu den überaus sauberen sanitären Anlagen, noch etwas schlaftrunken, wer kommt mir da entgegen? Dietrich, genau so überrascht wie ich. Er liegt schon ein paar Tage hier mit der Logone. Wir tauschen noch unsere bisherigen Routen und weitere Pläne aus - schön, sich mal wieder getroffen zu haben. Der Weg über die landschaftlich reizvolle Insel führt uns vom Hafen zum Dorf Anholt, das im westlichen Teil mit Kiefernwälder und Wiesen gelegen ist. Neben dem Dorf gibt es einige im Wald versteckt liegende Ferienhäuser im grünen Westen der Insel. Die überwiegende Fläche aber bis zur Ostspitze besteht aus einer wüstenartigen Dünen- und Flechtenheidellandschaft.

Kaum sind wir von unserer Inselerkundung wieder zurück beim Hafen, ändert sich das Wetter und aus dem geplanten Strandtag wird nichts mehr. Der Regen und Wind beeinflusst auch das Gemüt und so stellt sich uns die Frage des weiteren Weges und des Ziels. Auf der Lone ist die Entscheidung gefallen, sich von Olso als Zielpunkt der Reise zu verabschieden und auf der "X-mal" an dem Ziel festzuhalten. Leider trennen sich nun unsere Wege, aber wir vereinbaren, über Handy und SMS in Verbindung zu bleiben und einen Treffpunkt auf dem Rückweg zu finden.



***Hafen
von Anholt***

Schon die letzten Tage dauerte es immer etwas, bis das Kühlwasser des Motors beständig zu laufen begann. Nun setzte es immer dann aus, wenn wir den Motor nach längerem Segeln starten wollten. So geschah es dann am nächsten Tag auf dem Weg nach Skagen noch vor der Insel Laesø. Der Wind schlief ein und wir hatten noch reichlich Meilen bis Skagen vor uns. Aber ohne Kühlung konnte uns der Motor nicht unterstützen. Stundenlange Suche nach der Ursache, Abnehmen der Schläuche, Ansaugen mit dem Mund usw. ergab keine Erklärungen. Wenn Wasser in der Pumpe war, lief sie gut, aber wenn sich Luft darin befand, schaffte sie es nicht, das Wasser anzusaugen. Vorerst lief der Motor wieder mit Kühlung und so konnten wir, zwar mit reichlich Verspätung, zum frühen Abend in Skagen festmachen. Steffis Vater Manfred hatte Urlaub und war mit dem Motorrad an die Nordspitze auf Besuch gekommen. Ohne Motorprobleme war er bereits am frühen Nachmittag eingetroffen und wartete nun auf uns. Per SMS und Handy konnten wir ihn dann solange auf die "Tedje Wind" verweisen, die schon in Skagen auf unser Kommen wartete. Nach dem Festmachen und Aufklaren gab es dann Wiedersehensfreuden und Einlaufbier auf der "X-mal". Von Skagen selbst haben wir leider nur den Hafen gesehen, denn der Abend war danach schon fast vorbei und bei Dunkelheit nicht mehr viel zu sehen. Schade - aber vielleicht ein anderes Mal.

An diesem Tag mit südwestlichen Winden der Stärke 2-3 war das Wasser wenig bewegt und so war nach unserer Einschätzung der nächste Tag mit Vorhersagen für Südwest 5-6 geeignet, den Sprung über den Skagerak zu wagen.

Leinen los um 6:25 Uhr mit 3-4 Windstärken zunächst mit einem längeren Schlag nach Osten und dann vorbei an den Sänden der Nordostspitze Grenen, wo sich Nord- und Ostsee küssen, mit Kurs 356° auf den 86 sm langen Törn in den Oslofjord. Mit 2 Reffs im Groß kommen wir mit halbem Wind gut voran und 14:35 Uhr ist Landfall der norwegischen Küste. Die eigentliche Begrüßung aber und das Erlebnis des Tages ist das Auftauchen eines Wales nur wenige Bootslängen vor uns. So überraschend wie er aufgetaucht war, uns seinen verbrauchten Atem entgegen blies, verschwindet er wieder und ward von uns nicht mehr gesehen. Sehr zum Bedauern von Steffi, die zur Begrüßung gerade unter Deck war. Und auf die Frage, was denn an der ganze Reise das Schönste war, kommt im Chor von Carsten und mir und nur um Steffi zu ärgern: "Der Wal".

Leuchtturm Faerder Fyr



Vorbei an dem Leuchtturm Faerder Fyr der vorgelagerten Schärengruppe geht es zum Hafen der etwas größeren Insel Hvasser. Der Blick auf die Seekarte zeigt überall gefährliche Unterwasserklippen, doch mit Hilfe von Carstens Nav-App und der vor Ort recht deutlichen Betonung und Kennzeichnung klappt die Einfahrt nach Norwegen super. Der Hafen bietet den Einheimischen genügend Plätze, doch die Gäste müssen schon mit mehreren Booten im Päckchen nördlich der Hafencity Vorlieb nehmen. Aber bei den vorherrschenden schwachen Winden erleben wir einen schönen Abend und eine ruhige Nacht.

Nun sind wir bereits eine Woche unterwegs und es trennt uns nur noch ein Tag von unserem Ziel. Und an diesem Tag heißt es zunächst "motoren" - sogar das Kühlwasser ist sofort da. Wind aus nördlichen Richtungen um 1-2 und in Böen 3. Es ist schon sehr reizvoll und beeindruckend, diesen Fjord mit flacher Schärenlandschaft im Süden, schroffen Felsen an den schmalen Fjordabschnitten und immer dichter bebauten Hängen nach Norden hin zu erleben. Gesteigert wird das Ganze noch durch die Begegnungen mit den großen Fähren und Kreuzfahrtschiffen, die aus dem gleichen Grund wie wir diesen Weg wählen, mit dem Unterschied, dass sie nicht nur bedeutend größer sind als wir, sondern auch noch bedeutend schneller. Der Wind dreht auf Südwest und ab Filtvet mit dem netten Leuchtturm können wir segeln. Bei schönstem warmen Wetter dann das Erlebnis Oslo: nach Passieren der Landzunge Nesoddtangen breitet sich die Stadt vor uns aus mit Blick auf den königlichen Yachthafen, die Sprungschanze Holmenkollen, Rathaus, Festung und neues Opernhaus.



***Gästehafen
von Oslo***

Wir suchen uns einen Platz im Gästehafen für 330 NOK pro Nacht direkt vor dem Rathausplatz und neben der neuen Hafencity von Oslo, wo vergleichsweise zu Hamburg alte Kajer- und Lagerflächen für eine neue interessante Stadtentwicklung mit

Büros, Geschäften, Gastronomie und Wohnungen umnutzt wurden. Es ist Sonnabend und ganz Oslo scheint hier am Wasser zu sein. Die verlockende Vorstellung von einem Essen inmitten dieser mitreißenden Wohlfühlstimmung wird zunächst dadurch gebremst, dass kein Tisch mehr frei ist, aber dann auch durch einen Blick auf die Speisekarte. Ja, Norwegen ist teuer und ganz besonders hier direkt am Wasser. Das Essen an Bord schmeckt ohnehin viel besser. Aber ein Eis, deswegen waren wir schließlich den weiten Weg hierher gekommen, das bleibt uns dann doch und es schmeckt nach diesem wunderschönen Tag auch besonders gut.

Der nächste Tag gehört der Stadt. Nach ausgiebigem Frühstück und Bummel durch die Straßen ein Besuch auf der schönsten Aussichtsterrasse Oslos - der neuen Oper. Die architektonisch sehr reizvoll umgesetzte Idee von gegeneinander verlaufenden Flächen wie Eisschollen wird von dem weißem Marmor besonders unterstützt. Im Innenbereich dann als Kontrast zum Stein mit Holz bekleidete Wände, die durch winklige Leisten die gute Akustik des Raumes ausmachen. Außen kann man dann über die schrägen Flächen der Oper aufs Dach steigen. Die vielen Besucher aus allen Teilen der Welt machen dieses Operngebäude neben der Sprungschanze zum meist besuchten Aussichtspunkt. Danach ein Besuch der Festung Akershus aus dem 13. Jahrhundert. Erbaut von König Hakon V. hat sie über alle Jahrhunderte den Belagerungen der Schweden und dem wechselnden Namen der Stadt vor ihren Toren standgehalten. Auf der Halbinsel vor der Stadt Oslo oder früher auch Christiania gelegen ein idealer Platz zur Verteidigung. Dem heutigen Ansturm der Touristen muss sie sich aber geschlagen geben. Nach der Festung dann noch ein Abstecher zum klassizistischen Schloss. Die königliche Flagge zeigt die Anwesenheit der königlichen Familie von Harald V., der auf die Linien der Königshäuser von Oldenburg und Glücksburg zurückblicken kann. Eine Audienz bekamen wir allerdings nicht. Schade, aber wir sind ja auch nur zum Eisessen nach Oslo gekommen. Ziel erreicht. Insgesamt eine tolle Stadt bei wunderschönem Wetter - und das haben wir. Ab nun zur Rücktour sind kurze Hosen angesagt.

Neue Oper Oslo



Mit nördlichen Winden geht es nun in entgegengesetzter Richtung nach Süden auf die östliche Seite des Fjordes. Leider schläft der Wind immer wieder ein, so dass die arabischen Segel die nötige Fahrt bringen müssen. Wir hatten uns den kleinen Hafen Utgardskilen auf der Insel Vesterøy ausgesucht, ein idyllisch gelegener Ort, aber sehr flach und die tieferen Plätze sind alle belegt. Daher geht es weiter zur Nachbarschäre nach Vikerhavn, ein Hafen, der nur von wenigen Gästen angelaufen wird. Die sanitären Anlagen beschränkten sich auf ein kleines Häuschen mit Herz. Dafür werden aber auch keine Liegebühren erhoben.



Trubel in den schwedischen Schären

Der nächste Tag führt uns dann nach Schweden und dann auch so richtig in den Schärengarten. Der Wechsel auf die schwedischen Seekarten ist wohltuend, denn neben den vielen Schären und den wenigen Seezeichen sind Routen als durchgezogene Linien für zu befahrende Fahrwasser eingezeichnet. Die Orientierung mit einzelnen Tonnen, aber auch auf die Felswände aufgemalten Zeichen ist besser als man es sich vorgestellt hat und mit dem Nav-App eigentlich ein Kinderspiel. Erstaunt sind wir allerdings auch von dem Verkehr auf diesen Wasserstraßen. Es scheint so, als wenn fast alle schwedischen und norwegischen Wassersportler hier unterwegs sind und zusammen mit Booten aus Dänemark, Niederlanden, Deutschland und weiteren Ländern entsteht ein unwahrscheinliches Gewimmel. Das zeigt sich dann auch in unserem nächsten Hafen Grebbestad. Hier wollten wir uns mit der Familie eines Freundes treffen, die hier ein kleines Ferienhaus haben, aber die waren bereits wieder abgereist. Grebbestad bietet zwar eine Fülle von Liegeplätzen, aber bereits kurz nach Mittag beginnt der Run auf die freien Plätze und uns kommen schon viele Boote wieder entgegen, die es in Nachbarhäfen versuchen wollen. Nach mehrfachen Runden durch den Hafen finden wir noch ein freies Plätzchen, das für andere Boote einfach zu

schmal ist. Man sieht hier wie auch in Norwegen fast nur Boote ab 38 bis 40 Fuß aufwärts. Dagegen kommen wir uns richtig klein vor, finden aber einen Platz. Nach dem Besuch beim Hafenmeister (Liegegebühr noch teurer als in Oslo) dann Stadtbummel, Einkauf, Duschen. Danach klettern wir auf den über 40 m hohen Felsen direkt oberhalb unseres Liegeplatzes mit phantastischem Blick auf die Fischerstadt und die Schärenlandschaft vor dem Hafen.

Weiter geht die Reise durch Schwedens Schärenwelt über den Hamburgsund, eine natürliche schmale Wasserstraße zwischen dem Festland und der Insel Hamburgö und durch den 6 km langen Sotenkanalen zur Insel Smögen. Der Sotenkanalen wurde in den 30er Jahren in den Felsen geschlagen als bis dahin fehlende Verbindung zwischen nördlich und südlich vorhandenen Wasserwegen in den Schären.



Die Insel Smögen ist ein Rummelplatz, **Grebbestad** der in der Urlaubszeit total überfüllt ist, auch bezeichnet als das Monte Carlo der schwedischen Westküste. So kommt es uns auch vor. Wir wollten hier ein leckeres Eis essen, drehen aber gleich wieder ab.

Einmal an geschützter Stelle mit Heckanker und Felsnägeln an einer Schäre die Nacht verbringen, das gehörte auch zu den Zielen, die wir gerne auf dieser Reise verwirklichen wollten. Und so suchen wir uns auf der Seekarte eine Bucht aus, die uns dieses Erlebnis ermöglichen könnte. Wir sind aber nicht die Einzigen mit diesem Ziel, denn in unserer Bucht liegen bereits wenige andere Boote mit Bug zu den Felsen.



Vielleicht aber auch ein Vorteil, denn bei der Auswahl der geeigneten Stelle und auch zum Festmachen der Leinen sind die neuen Nachbarn hilfsbereit zur Stelle. Unsere extra für diesen Törn gefertigten Felsnägel brauchen wir nicht, denn es befinden sich bereits ausreichend in den Fels gebohrte Ösen.

Trotz der Nähe zu den anderen Booten herrscht eine ansteckende Ruhe. Den Nachmittag verbringen wir auf den Felsen in der Sonne, anschließend ein kühlendes Bad - einfach nur schön. Abends kommt noch eine ganze Armada von acht norwegischen, historischen Booten, die auf der anderen Seite der Bucht nebeneinander ihren Platz an den Felsen suchen. Trotz der Bedenken zum Halten des Heckankers eine ruhige Nacht und erholsamer Schlaf.

Im Kontrast dazu geht es weiter zum Segelmekka der Schweden, nach Marstrand. Eine Woche vorher war hier der große MatchCup gelaufen, den die "Lone" life miterleben konnte. Beim Einlaufen begrüßt uns wieder ein Husumer Segler. Dietrich war in der Zwischenzeit von Anholt angereist. Auf dem Weg zur Festung Marstrand dann ein unerwartetes "Moin". Die Geschwister Cohrs mit Familien hatten sich hier für den Urlaub ein Boot gechartert. So trifft man sich wieder.

Um ein Wiedersehen geht es auch bei der Kontaktaufnahme mit der "Lone", die sich bereits mit kleineren Etappen weiter südlich auf dem Rückweg befindet. Wir liegen noch recht weit auseinander, so dass als Treffpunkt Marstal auf Aerø vereinbart wird. Bis dahin sind es noch trennende 240 Meilen. Am nächsten Tag wollen wir eigentlich nur wieder auf die dänische Seite des Kattegat. Schönes Wetter,



aber kein Segelwetter. Ein windstillere

Festung Marstrand

Tag mit viel Motoren. Als wir uns dem Zielhafen nähern entscheiden wir uns noch für eine kleine Nachttour. Sonnenuntergang über der Einfahrt zum Limfjord und ein toller Sternenhimmel und weiter geht es nach Bønnerup, einem kleinen Fischereihafen, in dem ich vor knapp 30 Jahren mit der Freya gelegen hatte. Ein kleiner Fischeihafen, davon kann nun nicht mehr die Rede sein. Wir suchen uns mit Taschenlampen noch einen freien Platz als Nebenlieger in der Einfahrt des überfüllten Hafens und machen die Leinen um 01:25 Uhr fest. Aber nicht sehr lange, denn der Nebenlieger hat uns bereits in der Nacht verkündet, dass er morgens aufbrechen wolle. Anscheinend sind nun alle Häfen überfüllt, insbesondere auch von Deutschen Seglern, die in der Ferienzeit von Süden kommend hier nun angekommen sind. Gutes Gefühl, dass wir

bereits wieder auf dem Rückweg sind. Ballen laufen wir auf unserer Reise ein zweites Mal an. Der Hafen diesmal noch voller. In der Bucht vor dem Hafen wird bereits geankert. Aber wieder einmal finden wir ein freies Plätzchen, tanken die Kanister voll und lassen es uns beim Grillen am Strand gut gehen. Nach einem Hafentag für die provisorische Reparatur einer gebrochenen Aufhängung des Motors entscheiden wir uns für den kleinen Belt und entdecken die Reize des Ortes Middelfart. Dass es nicht nur im Wattenmeer starke Strömungen gibt, erfahren wir am nächsten Tag. Zum Glück ist der Strom mit uns und schiebt uns dem Treffpunkt Marstal entgegen. Über Funk teilt uns Christoph mit, wo sie im ebenfalls überfüllten Hafen zu finden seien und dass sie da etwas für uns hätten. Sie hatten uns an ihrer Brücke eine Box durch Drehen des Schildes auf rot freigehalten. So sind Segelkameraden! Aber zwischen den Dalben bleiben wir stecken, zu klein für X-mal. Doch zu groß - das Boot? Wir finden noch einen weiteren Notplatz und zum Wiedersehentrunk geht es auf die "Lone". Nach gut zwei Wochen liegen wir nun an einem Dienstag fast wieder vor den Toren von Kiel und der Kanalfahrt.

Wer das Buch "Wir Ertrunkenen" von Carsten Jensen gelesen hat, der muss nach Marstal und diesen Ort sehen. Wiebke und Christoph waren bereits im Schiffahrtsmuseum gewesen und berichteten von ihren Erkundungsgängen durch die Gassen des Ortes. Für uns blieb nur ein kurzer Blick in das bezaubernde Städtchen.

Die kurze Strecke von Marstal nach Kiel war schnell geschafft und wir konnten direkt in die Holtenauer Schleuse einfahren.

Gewalttoure gewohnt, geht es noch bei schwindendem Licht bis nach Brunsbüttel und am nächsten Tag dann bis nach Helgoland.

Nicht deshalb, weil unsere Getränkevorräte zur Neige gehen, sondern deshalb, weil ich noch nie auf der Düne gewesen bin.

Das haken wir dann am nächsten Tag ab. Warum haben wir uns in den drei Wochen immer nur so beeilt, wenn wir nun Zeit für Helgoland und einen Hafentag haben. Egal, der Tag tut richtig gut und wie nach einem normalen Helgolandtörn segeln wir am Samstag im Doppelpack nach Husum.

Für uns waren das 22 Tage Sommertour mit 18 Segel- und 4 Hafentagen und knapp 1.100 Seemeilen und mindestens so vielen Eindrücken. Und trotz der vielen Stunden auf See kein Murren, kein Knurren. Mit Steffi und Carsten war es eine tolle Tour - danke!



Hargen Johannsen

„Der
richtige
Kurs.“



© Darren Baker - fotolia.com

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**



Baustelle,

die wievielte...

von *Matthias Schenke*

Wenn am Boot konstruktiv etwas verändert wird, dann stellt sich bei den verspielten Jungs ein Gefühl ein wie Heilig Abend kurz vor der Bescherung, kurz bevor das Glöckchen klingelt. Auf Amrum hatte ich Hajo Breckwoldt kennen gelernt, einen Schlepperkapitän, der mit seinen 76 Jahren auf ein bewegtes Seemannsleben zurückblicken konnte. Als ich an seinen Bugkorb klopfte, fragte er gleich, ob ich der mit dem Hanseaten sei, und als ich bejahte, haute er mir gleich um die Ohren: „Du hast doch sicher noch kein neues Ruder; ich werde Dir jetzt mal zeigen, was an Deinem Ruder falsch ist.“

Mir wurde sofort ein Drink angeboten – er war sichtlich froh, dass er einem jungen Dachs wie mir zeigen konnte, wie ein vernünftiges Ruder bei einem Hanseat 35 KS aussehen musste. Ein Griff und er hatte ein Album vorgeholt, in dem akkurat die Fotos seines Ruders eingeschweißt waren, damit sie durch die Luftfeuchtigkeit an Bord keinen Schaden nehmen konnten.

Das Geheimnis eines leichtgängigen, kursstabilen Ruders war genial einfach: Skeg und ein klappbares Ruderschwert mit Voralancierung. Er war in zwei Schritten vorgegangen, erst hatte er die Voralancierung des Originalruders zu 80 % wegschneiden lassen und einen Skeg aus Aluminium

unter den Rumpf gebolzt. Im zweiten Schritt hat er das Ruder neu konstruieren lassen, bei dem ein Schwert die Ruderfläche um 40 cm in der Senkrechten verlängerte. Das Ruderschwert besaß eine Voralancierung, die den Ruderdruck minimierte und für Kursstabilität sorgte.

Ich habe es auf der Elbe bei sechs Windstärken im Oktober 2012 mit dem Boot ausprobiert: es ließ sich mit zwei Fingern steuern und lief nicht aus dem Ruder, wenn die Pinne losgelassen wurde. Bei meinem Boot konnte die Pinne nicht einfach losgelassen werden, das Ruder schlug aus nach Steuerbord oder Backbord ganz nach Belieben; es war nicht vorhersehbar, wie das Ruder reagierte, wenn die Pinne losgelassen wurde. Bei kleinen Jungs gibt es eine Reaktion, die nur aus einem Wort besteht: „Haben!“

Bei dem älteren Jungen ist es ähnlich; ich war von der Ruderkonstruktion derart fasziniert, dass ich auch mit einem solchen Ruder steuern wollte.



Ich sah mir das Ruder in Wedel an, als das Boot aus dem Wasser war, maß nach, machte mir Notizen und hatte

schon die Modifikationen für das Ruder und den Skeg im Kopf, und gegenüber den Querstrahlrudern, die ich erst beginnen konnte, wenn die Clubkameraden mit ihren Booten die Hallen verlassen hatten und auf Pellworm das erste Einlaufbier in sich rein schütteten, konnte ich mit dem Skeg schon beginnen, als die Schiffe noch in der Halle poliert wurden. Einen Skeg aus Alu konnte ich mir nicht bauen lassen, denn ich hätte ihn unterhalb des achteren Querstrahlruders nicht befestigen können, weil ich nie und nimmer mit einem noch so abgekröpften Maulschlüssel die durchgesteckten Stehbolzen wieder gefunden hätte, um die Muttern aufzusetzen und festzuziehen. Also stand genau das an, was ich vorher schon praktiziert hatte: ich musste einen Skeg gesondert konstruieren und ihn anschließend vor dem Ruder laminieren. Eine Vorstellung, wie das Teil aussehen sollte, hatte ich schon – in einem alten Grinde-Prospekt waren Rumpf-Seitenansichten abgebildet und danach habe ich mich orientiert.

Logistische Hilfestellung erhielt ich aus Wesel am Niederrhein von den Bootsbauern der Firma von der Linden, die Epoxy des West-Systems vertreiben. Der Kern des Skegs wurde aus 19 mm Coosa-Platten hergestellt, die mit Epoxy bis zur gewünschten Stärke verklebt wurden. Das Ganze dann laminieren und an den Rumpf kleben.

Diese Vorarbeiten konnte ich in meiner temperierten Epoxy-Werkstatt vornehmen: meine Praxis ist

teilunterkellert und der hat auch im Winter eine konstante Temperatur von 13°C. Im Keller zu Hause hätte ich das nicht machen können, weil Gesche dermaßen empfindlich auf Lösungsmittel-Dämpfe reagiert, dass diese Location sich von vorn herein verbot. Es wurde natürlich im Verein gelästert, ich könnte zwischen zwei Behandlungen mal eben in den Keller gehen, ein wenig Epoxy verkleben und anschließend den Überschuss bei dem jeweiligen Patienten weiterverwenden, da Epoxy trotz kurzer Topfzeit noch eine Zeit weiterverarbeitet werden kann.

Als Arbeitsfläche diente ein Tapetentisch, der schon lange auf eine artfremde Verwendung gewartet hatte. Die Coosa-Hartschaumplatten konnten mit einer Stichsäge leicht bearbeitet werden und die Form konnte ich mit 40er Scheiben unter meinem Exzenter-Schleifer gestalten. Mit den Tipps und Tricks, die man sich einholt, weil der leidige Satz: „hättest Du nur früher gefragt“ ausgeschlossen werden sollte, gibt es Parallelen zu den Kuchenrezepten der Petu-Tanten, die nur widerwillig weitergegeben werden. Worauf es ankommt bei dem Kuchen wird nicht verraten! Den Schaumkern des Skegs hatte ich hergestellt, und nun ging es ans Laminieren: Epoxymatte ausgeschnitten, mit Harz getränkt und aufgetragen, schön blasenfrei, das hatte ich schon verinnerlicht und zum Trocknen über Nacht auf dem Tapetentisch abgelegt. Voller Erwartung, wie denn die erste Lage Laminat auf dem Schaumkern aussieht, wollte ich mein Elaborat am nächsten Morgen ansehen: Der Skeg in spe war mit dem Tapetentisch

verbacken; wenn ich ihn bewegen wollte, ging der Tapetentisch mit. Ich wollte aber keine Malerwerkstatt unter mein Schiff kleben! Kleine Spatel aus der Praxis erwiesen sich als völlig ungeeignet, auch Japanspachtel zeigten ihre spezifische Flexibilität, der Skeg schien mit seiner Unterlage fest verwachsen. Ich hatte ja Epoxy wegen seiner hervorragenden

Verbundeigenschaften gewählt, aber doch nicht mit dem Tapetentisch! Es half nur grobes Werkzeug: Eisenkeil, Fäustel und Kuhfuß. Das Furnier der Platte sah nach dem Lösen des Werkstücks nicht mehr so jungfräulich aus, aber mir war ohnehin klar, dass der Tapetentisch nach Beendigung dieser Arie den Weg zur Müll-Ex Sortierschleife antreten würde.

Ich wollte ja schlauer werden, und so führte ich dann ein Katastrophen-Telefonat mit Wesel. Ich wurde nur mitleidig gefragt, ob ich denn keine stabile Baufolie auf den Tapetentisch gelegt hätte, denn die könnte man ganz einfach von dem Werkstück abziehen. Ach ja! Wie war das mit den Kuchenrezepten, bei denen als bekannt vorausgesetzt wurde, dass ein entsprechendes Treibmittel mit dem Teig verrührt werden musste?

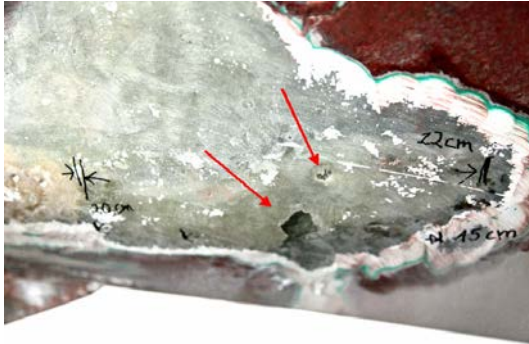
Also mein Skeg in spe musste nur einmal mit einem Kuhfuß traktiert werden.

Zwischendrin habe ich das Schmuckstück mit zum Boot genommen, es liebevoll unter den Rumpf gehalten - nur mal mit leuchtenden Augen die Phantasie vorausreisen lassen. Ich wollte einen

Geradeauslauf haben wie bei der Grinde und den Skeg der Grinde hatte ich vor Augen.

Die Arbeiten wurden fortgesetzt, als die Clubkameraden feststellten, dass das Wetter zum Segeln erheblich viel angenehmer ist, wenn man die Tage bis zur Sommersonnenwende in die zweite Jahreshälfte projiziert - aber sie wollten sich ja klamme Finger holen bei dem Sauwetter Anfang der Saison. Eine Überraschung erlebte ich, als ich am Rumpf Farbe und Gelcoat bis auf das Laminat entfernte. Auf einmal tropfte es aus einer Blase im Laminat! Ich hatte mal was gehört von modrigem Geruch bei Osmose. Es stank nicht, aber papierdünnes Laminat ließ sich eindrücken und Flüssigkeit entleerte sich aus dem Hohlraum. Also weg mit dem Pergament; eine gruselige Vorstellung, dass der Skeg mehrlagig an einer dünnen Pergamentfläche anlaminiert ist und sich dann unter Belastung einseitig verabschiedet und wie ein halb abgelöstes Pflaster am Propeller hin und her schamfielt. Beim Bau des Hanseaten muss es in dem Bereich zu einer umschriebenen Delamination gekommen sein, weil der Bereich zwischen Wellenbock und Ruderkoker sehr spitz zuläuft und in der Negativform schwer zu bearbeiten war. Nach einigen Fotos und Erläuterungen, aus denen man unschwer meine Befürchtung erkennen konnte, dass dieses Boot nun als entsorgungsreife Osmoseschüssel enttarnt war, kam die Beschwichtigung in die Halle zurückgeschwapppt, dass Osmose nun wirklich anders aussieht.

Das Pergament-Laminat fiel der Schrubb-Flex zum Opfer und die kleine konkave Rumpfläsion konnte ich mit Epoxy und Matte überlappend ausgleichen, damit der Skeg im „Gesunden“ anlamiert wurde.



Weit schwieriger war es, den Skeg in der Bootsachse zu platzieren. Kann man ein Boot umdrehen, so wie im Bootsbau häufig Rumpfe auf dem Kopf stehend verfeinert werden, ist es einfach: man kann ein paar Schritte zurückgehen, peilen, eine lange Straklatte als Referenz daneben legen, Aber wenn das Boot im Hafentrailer steht – hier behindert eine Stütze, an dem verdammten dreiflügligen Verstellpropeller habe ich mir schon zum x-ten Mal die Birne gestoßen und außerdem nimmt er die Sicht, wenn man sich einen visuellen Überblick verschaffen will. „Storch“ soll schlussendlich geradeaus fahren und sich nicht kreisförmig oder elipsenähnlich der Husumer Seeschleuse nähern, wenn als abendliches Ziel das Helgoländer Fährhaus zum Knieper-Essen angepeilt ist. Nichts ist ja so vernichtend wie die Kommentare der wohlmeinenden Segelkameraden, dass der Linksdrall des Bootes nur durch einen

entsprechenden Promille-Pegel des Skippers in die andere Richtung ausgeglichen werden kann.

Das Ausrichten des Geradeauslaufmanagementequipments gelang dann doch mittels einer Daumenkraft. Mit moderatem Anpressdruck konnte der Skeg für Markierungen am Platz gehalten werden. Das Epoxy rührte ich in drei Töpfen gleichzeitig an, mehrere zusammengefaltete Gelege legte ich auf die Verbindungsseite zwischen Rumpf und Skeg und drehte die Daumenschraube an. Jetzt ging alles sehr schnell, die getränkten Matten nass in nass überlappend platziert – die unteren müssen natürlich kürzer sein als die oberen, damit eine vernünftige Verzahnung erreicht wird, denn der Skeg sollte beim Trockenfallen nicht abscheren. Nicht nur wegen der hämischen Segelkameraden, sondern wegen solider Bootsbausystematik. Ein kleines Schmankerl ergab sich, als ich den Skeg fertig laminiert hatte, und ich zu der Überzeugung gelangt war, dass er nun nicht mehr abfallen würde. Die Daumenkraft musste wieder gelöst werden.



Ich drehte an der Kurbel, links herum wie es sich gehört, und es tat sich nichts. Ich drehte rechts herum, bis ich einen starken Widerstand spürte – dann musste wieder Druck auf dem Skeg sein; das Ganze noch mal nach links, aber die Daumenkraft rührte sich nicht. Der Stempel repte und rührte sich nicht vom Skeg weg. Ich trat ein paar Schritte zurück, um mir das Geschehen aus größerer Distanz zu betrachten: die Daumenkraft hatte sich bewegt, aber nicht da, wo sie sollte: sie hing in der Luft. Das herunter gekleckerte Epoxy war mit dem oberen Ende der Daumenkraft verbacken – die wiegt schon einiges. Wenn ein wenig Epoxy eine Daumenkraft punktförmig mit dem Skeg verkleben kann, dann müsste das flächige Laminieren erst recht eine hohe Stabilität erzeugen. Allmählich war ich überzeugt von meiner Arbeit. Mit einem kräftigen Tritt gegen das untere Ende des Hebewerkzeugs fiel die Daumenkraft zu Boden, und der Skeg war sitzen geblieben. Ich musste nur die kleine Klebefläche unter dem Skeg glätten, dann konnte mit dem Unterwasseranstrich fortgefahren werden. Das neue Ruder mit angehängtem Schwert sah eigentlich viel zu schön aus: gebürstetes Aluminium, silbern glänzend – darauf sollte jetzt irgendein Industriepriemer und Unterwasserfarbe? Wenn das Boot nicht trocken fallen würde, hätte ich es so gelassen; oder wären Pocken auch Liebhaber gebürsteten Aluminiums, wenn das Boot nicht trocken fällt? Mich machte allerdings eines stutzig: das Ruderschwert hatte keine Vorbalancierung. Es war schon die

halbe Saison fast vorbei, das Schleusenfest auf Hooge rief und Volrad scharfte auch schon mit den Hufen und wartete drauf, dass das Dosenbier endlich verstaubt würde. In der Woche vor dem Schleusenfest konnte der Kran bestellt werden, wir hatten den Mast auch gleich mit vorbereitet, damit es nun endlich verschärft losgehen sollte. Montag Kranen, Dienstag ausrüsten und Mittwoch nach Pellworm. Krönender Abschluss des Tages Fischessen bei Dörte mit gezapftem Bier. Der Donnerstag sollte endlich der Tag werden, an dem die Wirkung des neuen Ruders voll zur Geltung kommen sollte. Ziemlich geradeaus fahren konnte die Kiste schon und nun sollte sie mit zwei Fingern gesteuert werden. Es waren sechs Windstärken angesagt aus Nordwest, vielleicht in Böen mehr, und wir wollten erst einmal nach Amrum. Hooge würde nichts mehr werden, dafür waren wir zu spät, aber die „Blaue Maus“ musste sein, und es war auch nicht Seemannssonntag, da hatte ich mit Gästen auch schon mal vor verschlossenen Türen gestanden. Es ist ja schön, wenn man eine S-Fock hochziehen kann, klein, handig und stressfrei, wenn nicht der Schlitten auseinander fliegt und das metallbeschlagene Schothorn um sich schlägt, als wäre beim Rodeo ein wild gewordener Stier losgelassen, der es auf die Knöchel und Waden des Deppen abgesehen hat, der sich aufs Vorschiff traut. Beim Schlag Richtung Hamburger Hallig war noch nicht viel von leichter gehendem Ruder zu spüren; im Strand legte ich das zweite Reff ein; der

angesagte Wind stellte sich ein, das Boot benahm sich wunderbar in der Welle, aber der Ruderdruck nahm stetig zu. „This was a shot into the stove“ oder der berühmte Griff ins Klo. Auf der Feltz-Werft hatten die einen neuen Alu-Schweißer, vielleicht hatte der noch nie etwas von Vorbalancierung gehört oder schlicht die Anweisung nicht erhalten, dass das Schwert nach vorn sehen muss, wenn es gefiert ist.

Aber es hatte natürlich einen Vorteil: wir mussten uns nicht überlegen, ob wir noch in die Mucki-Bude strutzen sollten zum Bankdrücken. So viel Ruderdruck hatte ich noch nie erlebt. Von einem alten Langkieler aus dem FSC erzählte man sich, dass der bei Wind so viel Ruderdruck und Luvgierrigkeit aufbaute, dass die Pinne nur mit einer vierfach geschorenen Talje zu händeln war.

Im Übrigen gab es im Cockpit das Deppenouting über Hydrodynamik, von der wir nichts verstanden – aber spürten; und das was wir nicht verstanden, musste geändert werden. Vor dem Schleusenfest war unser kleiner Ritt vor Hooge nicht unbemerkt geblieben; im Hafen zeigten die Windmesser ja auch 30 kn an und die Süderauwe hatte bei Strom gegen Wind ein paar unangenehme Schlaglöcher.

Amrum wie gehabt; der Schwimmsteg ist eine wirkliche Bereicherung, keine Fenderbretter, keine Höhenangst, keine Fehlritte, keine Angst, dass das Boot bei Niedrigwasser zu weit von der Leiter weg ist, dass man besser mit Bergsteigergeschirr unter der Brücke campiert.

Von Amrum aus ist Hooge ein Klacks, von Radbod, dem Festlandvertreter für Hooge, bekamen wir schon über Funk die Anweisung gleich vorne an der Brücke festzumachen, aber bitte so, dass auch noch ein anderes 10 m Schiff Platz findet.

Das Schleusenfest auf Hooge als Pflichtveranstaltung für die Segler in Nordfriesland zu begreifen, wäre zu kurz gegriffen. Das Schleusenfest ist ein großes Familienfest für die Wassersportgemeinde in dieser Region. Die inoffizielle, generationsübergreifende, internationale Opti-Meisterschaft ist die alles verbindende Klammer, eine fulminante Idee, die sich etabliert hat zu einem Highlight der Region. Für die jungen Nachwuchsegler das positive Gefühl, den Alten jedenfalls da überlegen zu sein, denn gewinnen ist Sache der jungen wendigen, drahtigen, pfiffigen Coolen, die über das Optisegeln Selbstbewusstsein erworben haben.

Am Sonntag früh ging es nach dem Morgen-Hochwasser wieder Richtung Strand; wir waren sogar schon wieder so nüchtern, dass wir das Landstromkabel mit an Bord genommen haben, bevor die letzte Landleine losgeworfen wurde – Spifall ist auch an Bord!

Bis zum Strand lief die Tide gegenan und dann endlich bis zur Engde mit vollem Strom.

Wir diskutierten über das wundervolle Ruder. Frisch gestrichen sah es ja wunderbar aus, nur leider ohne die erwartete Funktion.

In Husum fragte ich dann bei der Husumer Reparaturwerft, ob die mir mein Ruderschwert umschweißen könnten. Ich ließ das Boot bei dem Kutterwaschplatz bei der Schleuse kontrolliert trocken fallen, Jörgen Bruhn half beim Ruderausbau (es musste nur ein Bolzen gezogen werden) und in der Werft wurde an der Vorderkante ein Stück angeschweißt und achtern 10 cm abgeschnitten. So hatte ich jedenfalls ein wenig Vorbalancierung. Der Ruderdruck verminderte sich schon, aber die Geometrie des Klappruders stimmte nicht mehr. Das hängende Ruder kam nicht in die vorderste Position, weil der Ruderschwerpunkt vor dem Drehpunkt lag; das Schwert kippte aus seiner vorderster Position zurück. Physik: stabiles, labiles, indifferentes Gleichgewicht.

Im Verein wurde das Problem heftigst diskutiert, man war einhellig der Meinung, dass das Ruderschwert mit einem Niederholer in die vorderste Position gezwungen werden müsste. Bei mir setzte in der Folge die senile Bettflucht ein; nachts setzte ich mich an den Küchentisch und zeichnete, radierte, und verwarf einen klassischen Niederholer, der mindestens zweimal umgelenkt werden musste – aber wo setzte man ihn fest? Vielleicht ginge eine Curry-Klemme, durch die die Zugleine geholt werden sollte. Das ganze kam mir so vor wie Flensburger Kunst: „bei ausses Licht und runtere Rollon abbe Knöpfe annähen.“ Man kann auch mit verbundenen Augen Anleger fahren.

Ich erinnerte mich an eine Aufstellfeder, die einen Lukendeckel hochhält. Wenn man die Feder aus der geraden Position ablenkt, lässt sich der Lukendeckel wieder schließen. Und wozu gibt es das Internet? Das Stichwort hieß Druckfeder.

Das Ruder wurde wieder komplett ausgebaut, und ich brachte es zur Feltz-Werft, wo drei Zungen an das Ruder angeschweißt wurden. In Süddeutschland wird eine 100 cm lange Druckfeder gefertigt, die das Ruderschwert nach unten und vorne hält. Zum Aufholen muss die Holeleine durch einen Block an einem Hebel laufen, der die Druckfeder aus der geraden Position ablenkt, und dann kann das Ruderschwert hochgeholt werden, wenn das Boot trocken fallen wird. Kommt man in seichterem Gewässer, in dem der Kiel hochgepumpt wird, kann die Holeleine am Ruderschwert leicht angezogen werden, damit die Feder schon etwas nach achtern gebogen wird. Kommt es zur Grundberührung, kann das Ruderschwert nach achtern ausschwingen, ohne dass die Feder beschädigt wird.

Wie alles funktioniert, werde ich berichten, wenn entweder die Feder gebrochen ist, oder die Mimik so meinen Gedanken gefolgt ist, wie ich es überlegt habe.

Ergebnisse Heverregatta 2013

Heverregatta 2013										
Gruppe 1										
Große Kielschiffe sportlich					Startzeit	9:00 Uhr				
Bahn		1			Bahnlänge			22,2 sm		
Lfd Nr	Name der Yacht	Segel- Zeichen	Bootstyp	Yard- stick	Steuer- mann	Verein	Ziel- einlauf	gesegelte Zeit	berechnete Zeit	
3	Martje Floris	GER 3785	Luffe37	94	Stührk	Mel	11:48:38	2:48:38	2:59:24	1
1	X-mal	3892	X99	91	Johannsen	Hus	11:46:48	2:46:48	3:03:18	2
2	Bajazzo	G5449	J109	87	Kröger	Wyk	11:43:09	2:43:09	3:07:32	3
Gruppe 2										
Kielschiffe) Hanseat					Startzeit	9:00 Uhr				
Bahn		2			Bahnlänge			18,1 sm		
Lfd Nr	Name der Yacht	Segel- Zeichen	Bootstyp	Yard- stick	Steuer- mann	Verein	Ziel- einlauf	gesegelte Zeit	berechnete Zeit	
3	Lone	G7	Nordborg 900	111	Christoph Heer oSpi	HUS	11:30:51	2:30:51	2:15:54	1
1	Tedje Wind	GER 1969	Hanseat 68	110	Klaus Nachtigall oSpi	HUS	11:33:29	2:33:29	2:19:32	2
2	Gyde	GER 309	Hanseat 69	110	Jörg Hansen oSpi	HUS	11:33:53	2:33:53	2:19:54	3
Gruppe 3										
Kielschiffe YS < 110					Startzeit	9:00 Uhr				
Bahn		2			Bahnlänge			18,1 sm		
Lfd Nr	Name der Yacht	Segel- Zeichen	Bootstyp	Yard- stick	Steuer- mann	Verein	Ziel- einlauf	gesegelte Zeit	berechnete Zeit	
1	Dieksand	ohne	Oceamis361	104	Papke	HuS	11:14:31	2:14:31	2:09:21	1
2	Kreiertje	31/28	Parker 31	106	Ernst	Hus	11:29:05	2:29:05	2:20:39	2
3	Faxe	K blau	Feeling 346DI	108	Boetius	Wyk	11:34:01	2:34:01	2:22:36	3
Gruppe 4										
Kielschiffe YS < 110					Startzeit	9:00 Uhr				
Bahn		2			Bahnlänge			18,1 sm		
Lfd Nr	Name der Yacht	Segel- Zeichen	Bootstyp	Yard- stick	Steuer- mann	Verein	Ziel- einlauf	gesegelte Zeit	berechnete Zeit	
1	Mucki	G 84	Sirius	115	Bernd	NWV	11:46:54	2:46:54	2:25:08	1
2	Rebell	103	Rebell	114	Harry	Hooge	11:45:32	2:45:32	2:25:12	2
3	Tine	184	Delanta76	116	Tönnies	Hus	11:48:36	2:48:36	2:25:21	3

Gruppe 5											
DH				Startzeit	9:15	Uhr					
Bahn			Bahnlänge			14,2	sm				
Lfd Nr	Name der Yacht	Segel-Zeichen	Bootstyp	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	Ziel-einlauf	gesegelte Zeit	berechnete Zeit		
1	Aldebaran	GER 277	Hanse 300	107	o Spi		11:20:31	2:05:31	1:57:18	1	
2	Diva	Ger 6384	First 27.7	102	o Spi		11:18:46	2:03:46	2:01:20	2	
3	Auszeit		Dehler31	107	o Spi		11:24:55	2:09:55	2:01:25	3	

Gruppe 6											
DH/ Einhand				Startzeit	9:15	Uhr					
Bahn			Bahnlänge			14,2	sm				
Lfd Nr	Name der Yacht	Segel-Zeichen	Bootstyp	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	Ziel-einlauf	gesegelte Zeit	berechnete Zeit		
1	Lili	203	16er Jolli	117	von Hof Einhand		11:24:50	2:09:50	1:50:58	1	
2	Fine	Blitz 47	25 er	109	Stender		11:27:50	2:12:50	2:01:52	2	
3	Elaris		LM 27	129	Meyn		11:53:13	2:38:13	2:02:39	3	

Gruppe 7											
Langkieler				Startzeit	9:00	Uhr					
Bahn			Bahnlänge			18,1	sm				
Lfd Nr	Name der Yacht	Segel-Zeichen	Bootstyp	Yard-stick	Steuer-mann	Verein	Ziel-einlauf	gesegelte Zeit	berechnete Zeit		
1	Windwanderer	M90	HR Monsum	114	Meizer	HUS	11:33:27	2:33:27	2:14:36	1	
2	Malwida	9	Mascot 910	114	Cunze	HUS	11:49:56	2:49:56	2:29:04	2	

Sekt oder Selters? Jetzt erst recht!

Regattabericht von der „Aldebaran“

Nach ein paar Jahren Regattaabstinenz war es an der Zeit, sich mal wieder in der Regattaszene sehen zu lassen. So entschlossen wir uns, an der Heverregatta in der Gruppe „Double-Hand“ teilzunehmen. Die „Aldebaran“ ist eine Hanse 300 von der Hansewerft Greifswald in der Flachkiel-Variante (1,10 m Flügelkiel), Baujahr 2004. Wir segeln bereits seit 2009 mit dem Boot, haben bisher aber ausschließlich Fahrtsegeln betrieben. Dabei hatten wir schon festgestellt, dass das Schiff ganz gut läuft.

Die Wettervorhersage für den Regattatag war undurchsichtig: Morgens Wind um 3 Bft., ab 12.00 Uhr zunehmend 5 Bft mit Böenwarnungen. Unsere Standardsegel sind die Selbstwendefock und das Großsegel. Zum Regattasegeln bei 3 Bft.? Zu wenig! Am Steg entschieden wir uns, die Genua 1 anzuschlagen. Bis zu 3 Bft. ist dies auch eine gute Idee, darüber hinaus wird es mit 2 Personen schon schwierig.... Aber der Wind kommt ja erst mittags, bis dahin sind wir zurück.

Wir fahren los und bereits am Dockkoog stellten wir fest, dass der Wind schon jetzt stärker war wie vorhergesagt. Super! Und jetzt? Natürlich das Vorsegel wechseln. Zu Zweit. Ok. Sandra an die Pinne, Broder aufs Vorschiff. Regattafeld beobachten, Fallenstopper lösen, Boot im Wind halten, Segel ins Profilverstag einfädeln, Start nicht verpassen usw. - und das alles „Double-Hand“. Nichts für Kaffeesegler! Aber es klappte. Sekt oder Selters? Jetzt erst recht....

Mit angespannten Nerven segelten wir Richtung Startlinie. Bei Strom von Achtern und Wind aus süd-östlicher Richtung segelten wir viel zu schnell Richtung Startlinie. Broder an der Pinne rief ständig „Fieren, Fieren, Fieren!“ Das Großsegel schlug bereits, es gab nichts mehr zu fieren. So trieben wir 2 Sekunden zu früh über die Startlinie und hörten sofort über UKW: „Frühstart, Aldebaran zurück!“. Sekt oder Selters. Es hätte auch der Startpreis werden können....

Jetzt wieder Broder: „Großschot dicht holen, dicht holen, dicht holen!“ So langsam kam sich Sandra wie eine Krake vor. Regattasegeln live. Wir fahren zurück über die Startlinie, wendeten und fuhren dem Regattafeld hinterher. Das war bitter, da wir ja schon vor dem Start einiges erlebt hatten.

Nach ein paar Minuten kam der Ehrgeiz zurück. Sekt oder Selters. Jetzt erst recht! Wir fahren ständig am Limit. Sandra fuhr die Großschot aus der Hand, um die stärker werden Böen abzufangen, damit das Schiff nicht ständig aus dem Ruder lief. Broder hat weise Entscheidungen getroffen, um den Strom auszusegeln und reffen war keine Option. So kamen wir dem Regattafeld immer näher und schafften es am Ende, mit ca. 4 Minuten Vorsprung nach berechneter Zeit, den Sieg unserer Gruppe einzufahren.

Fazit: Nachdem wir mehrfach „Selters“ bekamen machten wir am Ende den „Sekt“ auf. Wir werden unsere Kräfte sammeln, um im nächsten Jahr die Clubregatta nervenstark zu überstehen.

Broder Iben und Sandra Rohde



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

Sommertour der ‚Tedje Wind‘



Haben wir auf eigenem Kiel schon Amsterdam im Westen und Stockholm im Osten besegelt so soll es in diesem Jahr gen Norden Richtung Oslo gehen. Zum ersten Mal unterliegen wir keiner zeitlichen Begrenzung der Reise. Nachdem Lütten & ich letzten Sommer aus dem aktiven Berufsleben ausgeschieden sind planen wir 8 bis 10 Wochen unterwegs zu sein.

Das stehende Gut ist nach über 20 Jahren im Dienst ausgewechselt worden, den Motor hat Sönke generalüberholt. Seekarten und Handbücher sind vorhanden. Desweiteren stapeln sich in der Garage zu Hause haltbare Lebensmittel, Konserven sowie ein Deputat an Weiß- und Rotweinen.

Am Sonntag nach der Hever-Regatta wird mit Hilfe von Jonny und seinem Freund Benni, die extra zum Regatta-Segeln aus Berlin gekommen waren, das Schiff ausgerüstet.

Leider gibt der Kühlschrank seinen Geist auf, ansonsten sind wir somit seeklar.

Am Montag den 17. Juni starten wir nach Pellworm. Über Helgoland, Brunsbüttel und Rendsburg führt uns der Weg nach Kiel, wo wir am 11. Reisetag ankommen. Wir hatten ausschließlich ‚Schlechtes Wetter‘. Viel Starkwind, viele Liegetage und Regen, Regen, Regen! In Kiel entdecken wir eine Fleischerei an der Kanalstrasse. Die hat ganz leckere Sachen im Angebot. Wurst- und Fleischwaren werden gebunkert, absolut weiter zu empfehlen.

Freitag, 28. Juni, 12. Reisetag, Kiel-Sonderburg, 42 Sm

9.20 Uhr legen wir aus dem Schleusenhafen ab. Es regnet mal wieder in Strömen und ist kalt. Ölzeug, Gummistiefel und Schwimmweste sind angesagt. Mit gerefftem Groß und Fock geht es fürdeauswärts.

Vor Schilksee ist ‚Kieler Woche‘. Eine ganze Armada von Jollen und Cats sausen um uns herum. 420., 29er. 505er, FD's, Hobies etc. sammeln sich zu ihren Startbahnen. Nach dem Runden von Bülk geht es gen Sonderburg.

Sonnabend, 29. Juni, 13. Reisetag, Sonderburg-Middelfahrt, 42 Sm

Durch den Alsen Sund laufen wir unter Motor, das Ufer ist nur schemenhaft zu erkennen. Zum letzten Mal hören wir den Wetterbericht von DP07, schon etwas krächzend. Kurz vor 12 Uhr kommen die Segel raus. Wir passieren die Inseln Baagö und Brandsö, ein steifer WNW um 6Bft macht uns zu schaffen. Kurz nach 4Uhr kommen die Segel im Fänö-Sund runter, wir motoren den Rest nach Middelfahrt. Wieder ein anstrengender Tag obwohl am Nachmittag die Sonne durchkommt.

Sonntag, 30. Juni, 14. Reisetag, Middelfahrt-Tunö, 48 Sm

Bei WNW-lichen Winden machen wir unter gerefftem Groß und Fock rauschende Fahrt. Hinter Fredericia wird das Fahrwasser breiter, Kurs NO liegt an. Wir preschen voran. Als die Logge über 9.5 Knoten anzeigt wird mächtig Heckwelle gezogen, Generalkurs ist die Insel Tunö. Tunö selbst ist eine typische Däneninsel. Sie strahlt vor Gemütlichkeit. Genauso der Hafen. Friedliche Stimmung, keine Hektik, viele Kinderstimmen.

Montag, 01. Juli, 15. Reisetag, Tunö-Bönnerup, 50 Sm

Ziel ist heute wohl Grenaa. Wenig Wind, wir dieseln. Gegen Mittag kommt Klärchen durch, es wird wärmer. Je näher wir an Grenaa herankommen reift bei mir die Idee noch etwas weiter zu fahren. Ein Blick in den Übersegler führt zum Hafen Bönnerup, er liegt sozusagen um die Ecke in der Aalborg-Bucht und ist gut 13 Seemeilen weiter. Dort angekommen kündigt sich ein Inferno an. Eine Gewitterfront mit ca. 9Bft fegt über uns hinweg, innerhalb von Sekunden weht und schüttet es aus allen Rohren. Wir finden noch einen Behelfsplatz und warten das Unheil ab. Übrigens: Der Hafenmeister könnte in seinem Aussehen und Wesen ein Kumpel von Detlef aus Pellworm sein. Einziger Unterschied: er hat ein dänisches Fahrrad!

Nach einem gelungenen Abendessen scheint die Sonne wieder, der Himmel ist leergefegt von Wolken, der Wind fast eingeschlafen!

Dienstag, 02. Juli, 16. Reisetag, Bönnerup-Saeby, 52 Sm

Ein Schlag von 50 Seemeilen nach Saeby liegt vor uns. Zunächst machen wir auch reichlich Tempo, gegen Mittag ändert sich jedoch das Wetterbild. Riesige Cumulustürme ziehen im Westen auf. Vorsichtshalber nehmen wir die Segel weg und lassen die Schauer über uns ergehen. Nachdem das Ganze vorbei ist dieseln wir wieder. So treffen wir bei Sonnenschein um halb 6 Uhr in Saeby ein. Christoph ruft an und meldet, dass ‚Lone‘ & ‚X-mal‘ zusammen mit der ‚Logone‘ in Anholt liegen! Dietrich ist auf dem Wege nach Marstrand, ‚Lone‘ spekuliert schon mit der schwedischen Westküste, Hargen könnten wir in Skagen treffen. Gegen 21 Uhr versammelt sich eine kleine Menschenmenge auf der Hafemole. Es folgt ein kleines Trompetenkonzert erster Güte! Unser Vereinstroubadix Matthias hätte seine wahre Freude gehabt. Nach jedem Stück folgt dementsprechend konzertaler Beifall über den ganzen Hafen.

Mittwoch, 3. Juli, 17. Reisetag, Saeby-Skagen, 25 Sm

Kurs Skagen auf 20°. Es stellen sich raumschots 3-4 Windstärken ein, eine schnelle Reise! In Skagen angekommen ist das erste Hafenbecken für Sportboote vollgestopft mit allen Größen von Motor- und Segelbooten. Uns wird ein Liegeplatz im nächsten Hafenbecken zugewiesen. Da wir Brennstoff brauchen hole ich im Regen 3-mal hintereinander je 20 Liter Diesel von der ca. 1 Kilometer entfernten Tankstelle. Das gibt lange Arme; gefühlt kann ich mir die Schuhe zubinden ohne mich zu bücken! Christoph meldet sich noch per Handy, ‚X-mal‘ will nach Skagen weiterlaufen, ‚Lone‘ will an die schwedische Westküste..

Donnerstag, 4. Juli, 18. Reisetag

Wir haben beschlossen einen Liegetag einzulegen um uns zu verproviantieren und wie gesagt auf ‚X-mal‘ zu warten. Vormittags ruft Dietrich an sehr erfreut, so viele Husumer Boote um sich zu haben.

Spätnachmittags läuft ‚X-mal‘ ein. Es gibt eine herzliche Begrüßung auf ‚X-mal‘. Zwei Husumer Boote zur selben Zeit in Skagen ist wohl als Seltenheit zu betrachten.

Freitag, 5. Juli, 18. Reisetag

Als wir morgens aufstehen ist X-mal bereits wieder weg, Kurs Oslo. Die Voraussage für Marstrand unserem groben Ziel lautet am Nachmittag Windstärke 6-7 aus SW. Wir beschließen zu bleiben.

Sonnabend, 6.Juli, 19.Reisetag, Skagen-Kungshamn, 50 Sm

‚Tedje Wind‘ wird mit vereinten Kräften der Nachbarlieger kurz vor 10 Uhr aus dem Päckchen gepult. Im Vorhafen wird das Groß gesetzt, dann heißt es Kurs 72°, 30 Sm. Gegen Mittag beschließen wir Kurs 18°, Richtung Smögen zu fahren. Ein strategisch gutes Ziel und erheblich weiter nördlich. Der Schwertkasten atmet hörbar im Seegang ein und aus. Kurz vor 18Uhr erreichen wir die Einfahrt nach Smögen. Überall liegen jetzt Steine und Felsen, wir kennen das ja von der Reise nach Stockholm. Wir entscheiden uns nach Kungshamn weiterzulaufen. So sind aus den geplanten 30 Seemeilen 50 geworden. 18.30Uhr Leinen fest Kungshamn. Ich hole den Danebrog runter und setze die ‚Tre Kroner‘!

Sonntag, 7.Juli, 20.Reisetag, Kungshamn-Hvasser, 52 Sm

Handiges Wetter aus WSW soll es auf dem Skagerak gen Norden geben. Kurz vor dem Schärenausgang setzen wir Vollzeug, gleichwohl es frischt merklich auf. Es werden anstrengende 50 Sm. Kurs 332°, die anrollenden Wellenberge werden immer höher. Es ist eine ruppige Überfahrt, das Skagerak zeigt sich von seiner wahren Seite. Teilweise schlagen die sich brechenden Wellen ins Cockpit, mir läuft das Wasser in den Kragen. Schließlich manövrieren wir uns durch die äußeren norwegischen Schären und nehmen die Segel kurz vor dem Hafen von Hvasser runter. Ein kleiner netter Hafen in den Hargen mit der X-mal 2 Tage vor uns angekommen ist. Die ‚Tre Kroner‘ kommen runter, der ‚Harald‘ wird aufgezogen.

Montag, 08.Juli, 21.Reisetag

Strammer Nordwind am Morgen, wieder ein Liegetag. Mittags Spaziergang über die Insel. Holzhäuser aller Couleur an den Straßen. Alles äußerst gepflegt, dabei sind es überwiegend die Ferienhäuser der Osloer. Schön anzusehen wie aus dem ‚Englischen Rasen‘ der Fels wächst. Da wir am Außenschlengel liegen gibt es reichlich Schwell. Alles was schwimmt und einen Motor tragen kann wird dazu benutzt das Wasser des Fjords umzurühren. In allen Größenordnungen und Preisklassen, einfach schmerzfrei.

Dienstag, 09.Juli, 22.Reisetag, Hvasser-Dröbak, 43 Sm

Die Sonne lacht wie gestern, es weht ein guter S-licher Wind. Vollzeug und gen Norden. In Horten angekommen besorgen wir erst einmal norwegisches Geld und Frischproviant. Da Horten nicht gerade ansprechend ist geht es weiter nach Norden Richtung Dröbak. Leider befindet sich das Barometer seit nachmittags im Sturzflug!

Mittwoch, 10.Juli, 23.Reisetag

Es brettert aus Nord. So fahren wir mit dem Bus nach Oslo. Dort angekommen führt uns der Weg zunächst ins Frahm-Museum, also rauf auf die Fähre dorthin. Wenn man heute überlegt wie und mit welchen Mitteln die Norweger vor über 100 Jahren derartige und viele Expeditionen durchgeführt haben, Respekt und Hut ab.

Donnerstag, 11.Juli, 24.Reisetag, Dröbak-Strömstad, 48 Sm

Ab heute geht es wieder gen Süden. Herrliches Wetter und Flaute, arabischer Wind. Wir fahren auf der Ost-Seite des Oslo-Fjordes runter, suchen uns einen Weg zwischen dem Festland und vielen vorgelagerten Felsen-Inseln. Malerische Idylle. Im Süden des Fjordes werden die Felsen sichtlich flacher und kahler. An Stb öffnet sich das Skagerak, heute fast platt wie ein Bügelbrett. An sich hätten wir hier länger bleiben sollen, ein wunderbares Archipel. Nun denn, der Hinweg hat uns gezeigt wie schnell es

hier ungemütlich werden kann, und dann sitzt man in der Mausefalle. 18 Uhr sind die Leinen fest in Strömstad.

Freitag, 12. Juli, 25. Reisetag

Wieder ein strahlender Morgen mit Flaute. Wir haben allerdings Motorprobleme, der Anlasser will mal, will mal nicht. Also Liegetag mit Ursachenforschung. So prüfe ich alle entsprechenden Kabel, sie sitzen fest und sind soweit sichtbar und fühlbar tiptop. Da die Ursache nicht gefunden, ist das Ergebnis nicht zufriedenstellend.

Sonnabend, 13. Juli, 26. Reisetag

Spätes Aufstehen mit viel Wind aus südlichen Richtungen. Ich starte mehrfach den Motor, er kommt auf Schlag. Da steck's halt nicht drin! Nachts soll es noch fix aus Süd wehen, morgen jedoch machbare Winde aus West. So arbeiten wir eine Route innerhalb der Schären aus um Schutz vor den Wellen des Skageraks zu bekommen.

Sonntag, 14. Juli, 27. Reisetag, Strömstad- Hunnebostrand, 33 Sm

Die Sonne lacht am Morgen, es weht westlicher Wind. Wir dieseln aus den Schären um zu sehen wie draußen der Wind weht. Das Groß lassen wir lieber gerefft. So geht es ganz flott durch den inneren Schärengürtel gen Süden. Felsen zählen ist angesagt! Nachmittags im Hamburgsund sind die Segel wieder unten, wir motoren durch eine wunderschöne Landschaft, Puppenstube. Hunnebostrand ist das Tagesziel.

Montag, 15. Juli, 28. Reisetag, Hunnebostrand-Lysekil, 18 Sm

Die Nacht ist um kurz vor 5 Uhr wieder zu Ende, es fängt ordentlich an zu orgeln. Die ganze Päckchenreihe liegt Legerwall im Schwell. Nachdem sich die Päckchen vor uns aufgelöst haben starten auch wir. Kurze Zeit später sind wir am nördlichen Eingang des Sötenkanals. Wieder Puppenstube! Eine genietete Drehbrücke öffnet sich, dahinter weidende Schafe und Kühe. Der Kanal ist teilweise keine 20 Meter breit. Auf einem Holztisch liegt ein vom Wind umgewehter Blumentopf. Hinter dem Kanal geht es wieder landeinwärts hinter die Schären, es pfeift mächtig. Der weitere Weg Richtung Lysekil führt uns zwar überwiegend durch geschützte Fahrwasser in den Schären, gleichwohl kriegen wir teilweise die Skageraksee deutlich zu spüren. Als der Wind dann ab und zu auf 33 Kn zunimmt ist das schon heftig. Die See knallt vierkant auf die Schären und lässt mächtige Fontänen entstehen. Eine letzte Huk mit Starkwind gerundet und wir laufen in den Hafen von Lysekil ein, kommen an netten norwegischen Nachbarn zu liegen. Die unteren Wolken sausen nur so am sonnenbeschienenen Himmel vorbei, immer noch reichlich Wind aus West.

Dienstag, 16. Juli, 29. Reisetag, Lysekil-Klaedesholmen, 25 Sm

Es weht mit West 5-6 und so geht es mit gerefftem Groß wieder in die Steine gen Süden. Durchsegeln wunderschöne Sunde und enge Fahrwasser. Strahlender Sonnenschein. Zwischendurch kommen wir in ein etwas offeneres Fahrwasser, aus dem Nichts kracht ein Brecher in die Plicht, nun ist auch noch die Mütze salzig. So laufen wir um 14 Uhr in Klaedesholmen ein, Christoph hatte uns diesen Hafen empfohlen. Recht hat er. Ein kleiner netter Hafen rundherum von Schären umgeben, darauf stehen wie üblich schöne Holzhäuser.



Mittwoch, 17. Juli, 30. Reisetag

Wir wollen diesen Hafen noch einen Tag länger genießen. Morgens ist der Wind fast eingeschlafen, Klärchen steht am Himmel, das Schiff knochentrocken. Ich streune mit der Kamera über die Schären, eine Vereinsregatta ist im Anmarsch. Zwei Frauen auf dem Felsen regeln den Start per handgezeigter Flagge.



Der Kurs führt kreuz und quer durch und um die Steine. Das kann auch sehr schnell zu einem digitalen Erlebnis werden denn ein Echolot nützt nicht viel. Wenn bei uns im Revier der Tiefenalarm anspringt können wir normalerweise noch reagieren, hier können sich Alle nur noch festhalten!

Donnerstag, 18.Juli, 31. Reisetag

Ich werde noch vor dem Wecker wach, der Wind rauscht durch die Masten. Und das tut er genau daher wo wir hin wollen. Noch ein Liegetag.

Freitag, 19.Juli, 31 Reisetag, Klaedesholmen-Astol, 3 Sm

Ein Caravaner macht mich auf eine kleine Nachbarinsel Astol aufmerksam, sie liegt direkt um die Ecke. Kurzerhand fahren wir da rüber, wieder ein Volltreffer. Ich entdecke noch einen hier beheimateten Kutter mit dem bezeichnenden Namen ‚Helgoland‘, die Welt ist manchmal klein. Nachdem das Schwedenkronen-Kontingent analysiert wird gönnen wir uns zwei Schoppen australischen Weißweines an Land.

Sonnabend, 20.Juli, 32.Reisetag, Astol-Albaek, 42 Sm

Das Wasser im Hafen ist morgens spiegelblank. Kurz vor 9 Uhr legen wir ab, Kurs 242°, 42 Sm. Albaek in Dänemark ist unser Ziel. Gegen Mittag verschwindet die Festung von Marstrand im Dunst am Horizont. Eine gute Stunde später lassen sich schon die Schornsteine von Skagen im Westen ausmachen. Halb 5 Uhr laufen wir in den Hafen von Albaek ein. Ein kleiner ruhiger Fischerhafen, empfehlenswert. Die Schwalben und nicht die Seeschwalben geben sich ein Stelldichein auf der Fockshot eines Segelbootes. Die zahlreichen Möwen auf dem Kühlhaus kacken dem das ganze Dach voll. Abends läuft noch ein Kutter aus Hirtshals ein, er löscht die frischesten und größten Knieper die ich je gesehen habe. Der ‚Danebrog‘ ersetzt wieder die „Tre Kroner“.

Sonntag, 21.Juli, 33. Reisetag, Albaek-Saeby, 18 Sm

Wir machen gute Fahrt gen Saeby bei W 2-3. Dort ist der Hafen knallvoll. Trotz der Menge an Booten ist es relativ ruhig, die Dänen grillen an den herumstehenden Tischen in der prallen Sonne. Um 21 Uhr das tägliche Trompetenkoncert auf der Mole. Es stehen hunderte von Menschen am Hafen und lauschen.

Montag, 22.Juli, 34.Reisetag, Saeby-Bönnerup, 48 Sm

Wir kommen 9.30 Uhr aus dem Hafen, setzen Vollzeug, es läuft gut gen Süden. Die Luft ist feucht, das Wetter undurchsichtig. Gegen Mittag flaut es ab, die Sonne bricht durch und es ist leider wieder ‚Arabischer Wind‘ angesagt. Nützt ja nichts! In Bönnerup angekommen geben Einheimische einen Tip für einen Liegeplatz, ein wunderschöner Abend. Die gegenüber liegenden Boote spiegeln sich im Hafenwasser.

Dienstag, 23.Juli, 35.Reisetag, Bönnerup-Grenaa, 24 Sm

Schöne Brise am Morgen, wir haben ein Reff im Groß. Es geht an der Kreuz gen Osten, ansonsten Kaiserwetter! Einen Schlag weiter kommen wir dicht unter die Küste. Hier wechseln sich Ackerflächen, Wälder und Steilküste ab, eben Poelserland. Als es abflaut reffen wir das Groß aus, es läuft erheblich besser. So kommen wir in den uns wohlbekannten Hafen von Grenaa an. Lütten eröffnet die diesjährige Badesaison (man bemerke am 23. Juli)!

Mittwoch, 24.Juli, 36.Reisetag, Grenaa-Sejerö, 33 Sm

Ich werde von einer am Himmel trällernden Lerche geweckt, klasse Gefühl. Heute soll es zur Insel Sejerö N-lich von Sjaeland gehen. Also mit vollen Segeln aus dem Hafen, Kurs 170°. Wieder ein schöner Tag, die Kimm ist scharf wie eine Rasierklinge, das Wasser stahlblau, zudem von der Brise leicht gekräuselt! Sejerö sieht von See aus

einfach malerisch aus. Zuerst der gelbe Leuchtturm dann hügelige Landschaft mit Wäldchen, Büschen, Ackerflächen und Sandstrand.

Donnerstag, 25.Juli, 37.Reisetag,

Ein Blick aus dem Schiebeluk führt zu dunklen Regenwolken aus der Ecke wo wir hinwollen. Wir beschließen zu bleiben. Ich schlendere durch die Fischerhallen. Ein malerisches Chaos schlägt mir entgegen, alles liegt kreuz und quer in der Gegend verteilt, viele Dinge sind jahrelang nicht bewegt worden. Nix mit ‚Danish Dynamite‘! Die Insel macht auf uns den Eindruck als hätte sie die letzten 30 Jahre verschlafen!

Freitag, 26.Juli, 38.Reisetag, Sejerö-Korshavn, 28 Sm

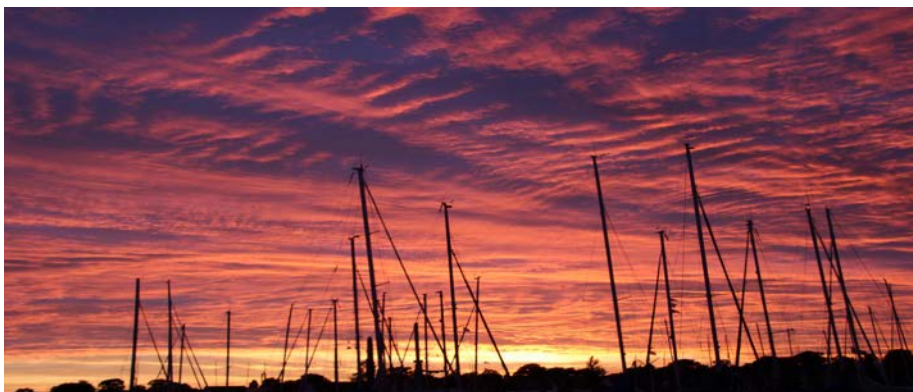
Als wir morgens auslaufen ist es Flaute, wir dieseln, es wird immer dunstiger. Sejerö ist nach einer knappen Stunde schon nicht mehr zu sehen. Wir haben noch 2 Mitfahrer mit gleichem Kurs auf Sjælends NW-Ecke die wir kurz nach 11 Uhr erreichen. Wir passieren jetzt den Zwangsschiffahrtsweg des Großen Belts, entsprechend halte ich Ausschau nach der Großschiffahrt, läuft sich alles zurecht! Wir passieren noch die Untiefentonne Lillegrund N-lich Fünen und laufen dann in den Naturhafen von Korshavn ein. Hier war ich das erste Mal 1967 mit dem Zugvogel ‚Hucky‘! Liefen damals mit 7 Ringen und der Sturmfock ein, wurden von ein paar Seglern auf der Brücke bewundert. Man ist das lange her.

Sonnabend, 27.Juli, 39.Reisetag; Korshavn-Kerteminde, 18 Sm

Wir dieseln ‚MALWIDA‘, die See ist spiegelblank. So haben wir im Dunst die Küste Fyns an Stb, an Bb verschwimmen Wasser und Himmel. Wir überschreiten kurz vor Kerteminde die 1000ste Seemeile des Jahres. Dort angekommen haben wir viele schöne Erinnerungen, u.a. auch Lütten & Jonny haben aus diesem Hafen ein besonderes Ereignis zu vermelden. Anlässlich Jonny’s erster Regattaserie im Opti gewann er hier in einer Tombola ein neues Opti-Segel von Elvström. Damit kam er dann stolz wie Bolle zu Hause an!

Sonntag, 28.Juli, 40.Reisetag

Aufgrund des unruhigen Wetters und viel Wind am Nachmittag auch entsprechend wenig Bootsbewegungen im Hafen. Als wir abends nach dem Essen in der Plicht sitzen erleben wir ein meteorologisches Konzert erster Güte. Unter einer Wolkendecke von Cumulus Stratos senkt sich langsam die Sonne. Es entsteht eine Farbenpracht am Himmel wie selten gesehen. Zunächst gelblich dann rötlich und später dunkelrot verfärben sich die Wolken als die Sonne, dann schon im NO, unter dem Horizont verschwunden ist. Grandios!



Montag, 29. Juli, 41. Reisetag, Kerteminde-Lundeborg, 22 Sm

Flaute und schönes Wetter. Es geht gen ‚Store Belt‘- Brücke, westliche Durchfahrt. Die erreichen wir nach ca. 2 Stunden und durchfahren ein ingenieurmäßiges Meisterwerk. Von Fyn bis zur Insel Sprogö noch mit Bahn und Autos besetzt fährt die Bahn dann tunnelwärts gen Sjaeland weiter, während sich für den Straßenverkehr die große Pylonenbrücke über den ‚Store Belt‘ erstreckt. Toll anzusehen! Lundeborg erweckt auch wiederum Erinnerungen. Sowohl mit der Jolle sowie mit ‚Drievholt‘ als auch mit ‚Tedje Wind‘ und ‚Lone‘ haben wir hier schon gelegen. Ein malerischer Hafen.

Dienstag, 30. Juli, 42. Reisetag, Lundeborg-Svendborg, 14 Sm

Feines Vollzeug-Segeln ohne Seegang. Am Trönse Ref angekommen gibt es noch einen Holeschlag Richtung Svendborg, wir finden einen netten Nebenlieger. Da dieser relativ früh auslaufen möchte gilt frühes ‚in die Koje gehen‘. Wir gönnen uns einen Stadtpaziergang, ein nettes lebendiges Städtchen!

Mittwoch, 31. Juli, 43. Reisetag, Svendborg-Marstal, 18 Sm

Ein mächtiger Strom von fast 2 1/2 Knoten Richtung Westen schiebt uns durch den Svendborg-Sund. Der Weg Richtung Marstal führt uns u. a. durch zwei Fahrwasserrinnen die teilweise keine 30 Meter breit sind. Wir lassen die Segel unten da es mit 4 Bft gegenanweht. Wir passieren mehrere kleine Inseln, ein malerisches Revier. So geht es ein bisschen zick und ein bisschen zack durch die Tonnenstriche. Der Wetterbericht von DP07 am Morgen hat u.a. eine Böenwarnung angekündigt. Am frühen Nachmittag knallt sie mit 7 bis 8 Bft aus dem Nichts durch die Masten. Wir sind froh festvertäut im Hafen zu liegen

Donnerstag, 01. August, 44. Reisetag

Wir besuchen das Schifffahrtsmuseum von Marstal. Ein lohnenswerter Besuch denn dort ist alles zusammengetragen was Marstal, seine Schiffe der legendären Marstalschoner sowie seine Werften in ihrer Blütezeit bedeutet haben. Abends gönnen wir uns beim Hafeningenieur zum Ende unseres Skandinavienbesuches ein Essen und den ersten gekühlten Schoppen seit Astol. Tut gut!

Freitag, 02. August, 45. Reisetag, Marstal-Kiel, 34 Sm

Es geht heute Richtung Kiel, Kurs 205°. Wir setzen Vollzeug, schönes Segeln bei halbem Wind. Ab und zu die Segel neu einstellen, ansonsten laufen lassen. Am späten Vormittag kommt auch die deutsche Küste wieder aus dem Dunst zum Vorschein. Nach dem Festmachen im Schleusenhafen führt mich der Weg zum Schlachter vom Anfang der Reise. Es gibt ein köstliches und reichliches Abendessen. Jetzt sind die Ostsee-Karten abgesegelt, es geht in den NO-see-Kanal.

Sonnabend, 3. August, 46 Reisetag, Kiel-Hohner Fähre, 40 Sm

Wir dieseln zum Giselau-Kanal, es zieht langsam zu. Halb fünf haben wir die Giselau- und Lexfähre-Schleusen passiert, es gießt in Strömen. Ne Stunde später erreichen wir die Hohner-Fähre im strahlenden Sonnenschein. Wir genießen ein Abendessen an Land und erinnern uns eines legendären Abends mit Steppats und Heers! Ein Gaul wiehert am anderen Ufer! Ein traumhafter Abend.

Sonntag, 04. August, 47. Reisetag, Hohner Fähre-Tönning, 34 Sm

Als ich morgens an Deck komme wabert Bodennebel über die spiegelblanke Eider. Eine Armada von Schwalben zwitschert auf Stegen und Booten. Stimmen von Anglern

in weiter Ferne. Kurz vor 8Uhr legen wir ab. Eine Ente trohnt auf Kilometerstein 37, zwei Möwen auf Tonnen 132 und 128. Ein Adebar sitzt auf einem toten Baum und fliegt mit einem lauten Schrei davon. Kurz vor 9Uhr passieren wir die Straßenbrücke von Pahlen. Das Schleusen in Nordfeld sowie das Passieren der diversen Eisenbahn- und Straßenbrücken verläuft reibungslos. Beim Festmachen in Tönning fährt ein Trecker-Oldtimer-Korso an uns vorbei, ein wahrer Augen- und Ohrenschmaus, Jörgen hätte seine wahre Freude gehabt.

Montag, 05. August, 48. Reisetag

DP07 meldet für den Abend neben SO-Winden auch eine Gewitterfront aus SW an! Wir beschließen zu bleiben. So langsam macht uns jedoch die Hitze im Schiff zu schaffen, es kommt kaum noch Kühle und frische Luft rein. Ohne Kühlschränke können wir kaum noch den Frischproviant essbar halten.

Dienstag, 06. August, 49. Reisetag

Gegen 6 Uhr werden wir von grellen Blitzen geweckt. Der Regen peitscht bis in die Kajüte, Weltuntergangsstimmung! Vormittags zieht Regen über uns hinweg, der westliche Wind ist äußerst böig, die Temperaturen merklich gesunken. Gleichwohl der Himmel reißt nachmittags wieder auf, der Wind flaut ab, es ist wieder angenehm warm. Mittwoch, 07. August, 50. Reisetag, Tönning-Helgoland, 43 Sm

Als ich morgens zum Bäcker gehe lassen sich die schlafenden Enten am Steg von mir nicht stören. Wir hören noch den Seewetterbericht, bunkern Frischwasser. Die bunten Seekarten kommen wieder ins Cockpit, der Tidenkalender übernimmt wieder das Regime. So laufen wir kurz vor 12 Uhr aus und dieseln zum Sperrwerk. Das Schleusen geht problemlos, wir steigen einen knappen halben Meter. Der weiterführende Tonnenstrich bis fast zur Ansteuerung ist teilweise völlig neu ausgelegt, weder Plotter noch Seekarte von 2012 stimmen noch. In Helgoland angekommen fängt es kräftig an zu regnen und zu wehen. Es bleibt noch festzuhalten, dass der Motor kurz vor Helgoland zweimal Probleme hat Brennstoff zu bekommen und sich somit schwertut.

Donnerstag, 08. August, 51. Reisetag

Nach dem Frühstück gehe ich dem Motorproblem auf den Grund. Der Blasebalg vor der kleinen Brennstoffpumpe ist völlig plattgesogen! Also löse ich am Brennstofftank die Zulaufleitung und versuche in den Tank zu pusten, keine Chance, der Zulauf ist verstopft. Also organisiere ich den Insel-Mechanicus Jimmy Löscher, er will am nächsten Morgen mal vorbeischauen.

Freitag, 09. August, 52. Reisetag

Das Problem mit der Brennstoffleitung ist schnell gelöst, der Mechanicus bläst per Pressluftflasche die Leitung frei. Konsequenz, im Winter den Tank reinigen! Ich besorge noch den Wetterbericht von der Helgoländer Wetterstation, morgen soll es handig aus SW bis NW wehen, danach fängt es wohl wieder an zu kacheln. Wir beschließen also nach Amrum zu segeln, da waren wir aufgrund des ungemütlichen Frühjahres noch gar nicht. Wir haben jetzt nur noch den heimischen Seekartensatz Nordfrieslands vor uns.

Wir besuchen noch Amrum, Föhr, Hallig Hooge und Pellworm, der Kürze wegen fasse ich diesen letzten Teil der Reise zusammen.

Donnerstag, 22. August, 65. Reisetag, Pellworm-Husum, 20 Sm

Als wir mittags auslaufen ist es lummerig, wir haben Flaute aus Süd. So geht es Richtung Dwarssloch. Richtung Werkstudent treffen wir ‚Jan Meyen‘ mit Peter & Lieschen sowie ‚Frisia‘ mit Horst & Elke. Um 17.20 Uhr sind die Leinen wieder fest an unserem Liegeplatz in Husum. Wir genießen noch einen schönen Abend bei Nino, Ende einer wunderbaren Sommertour 2013.

Kleines Fazit der Reise: In den 65 Reisetagen haben wir 37 Häfen angelaufen und 1212 Sm zurückgelegt, Schiff und Besatzung haben keinerlei Schäden davongetragen.

Wetterbedingt war der erste Teil der Reise recht anstrengend, der Weg zurück aus Norwegen herrlich! War Skandinavien schon immer etwas teurer als Deutschland so ist diese Schere weiter auseinandergedriftet. Dass Norwegen den diesbezüglichen Vogel abschießt lässt sich daran erkennen, dass kaum fremde Flaggen am Stock zu sehen sind! Navigatorisch ist das Schärensegeln mit den heutigen elektronischen Möglichkeiten keine Schwierigkeit mehr, man muss halt aufpassen. Zu empfehlen ist dieses Seerevier in jedem Falle! Und nun schauen wir mal wo es uns nächstes Jahr ‚hintreibt‘.

Rosi & Klaus Nachtigall

„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

Mit der „Kreiertje“ auf Friesen-Cup-Kurs

von Heike Krüger & Jürgen Ernst

Seit 2004 wird der Friesen-Cup im nordfriesischen Wattenmeer ausgesegelt. Er wurde vom Kreis Segler Verband NF gestiftet. Bereits 4 mal konnte er nach Husum geholt werden. In den Jahren 2011 und 2012 holte ihn sich die „X-mal“-Crew. Mit unserem neuen Boot „Kreiertje“ wollten wir auch mal sehen, wo wir denn wohl so stehen. Noch vor Saisonbeginn fand sich für die „Kreiertje“ eine Dreiercrew zusammen, bestehend aus dem Skipper Jürgen, Co-Skipperin Heike und Vorschoter Thore. Wir verabredeten uns zum Ansegeln und testeten zunächst, ob die „Chemie“ stimmt. Nach eingehender Beratung des Skipper-Teams hieß es: „Den kann’s gut mitham“. Die erste Regatta, die Schinkenregatta wurde am 25.05.2013 vor Wyk auf Föhr gestartet.

SETHE
Technik für die Gastronomie

24 Std. Notdienst
0151 - 53 12 11 13

- Ladenbau
- Großküchenanlagen
- Imbißausstattungen
- Lüftung u. Kühlung
- Hotel- u. Gaststätten-einrichtungen
- Getränkechankanlagenbau

Telefon
0 48 41 / 66 51 41

Augsburg 1
25813 Schwesing / Husum

www.sethe-technik.de



Traditionell wurde zur Regattaanmeldung das Gewicht des, unter dem Hallendach hängenden Schinkens mit erfragt. Das obligatorische Schinkenschätzen hatte bei der „X-Mal“-Crew eher den Charakter einer Vermessungskunde-Diplomarbeit (mit der Kenntnis von spezifischen Gewichten, einem DIN-4-Blatt als Lineal und gutem Sehvermögen). Am Ende erwies sich der Aufwand als gerechtfertigt, da die Crew bis auf wenige Gramm an das Gewicht des Schinkens herankam.

Wir hatten die „Kreiertje“ schon am Wochenende vorher nach Föhr gesegelt, so waren wir vor dem Start frisch und motiviert. Vom HSrV gingen „X-Mal“, „Tine“ und „Kreiertje“ an den Start. Wir waren also in allen Gruppen vertreten. Die „Kreiertje“ segelte in ihrer Gruppe gegen „Faxe“ und „Dwarslöper“ auf einer Strecke von 17 Seemeilen. Wir hatten kräftige Winde aus Nordwest bei Dauerregen. Der Kurs ging „runter, rauf, runter, raus, rein, rauf, Ziel“ (Legende s.u.), so wurde auf der „Kreiertje“

mehrfach ein- und ausgerefft. Wir kamen wohl mit so rasanter Fahrt auf die Ziellinie zu, dass das Zielschiff Gitana für uns eine Bremsleine ausgebrachte. Diese entpuppte sich als Ankerleine und wurde vom Ausguck in Lee zu spät als solche erkannt (Skippers Brille war wohl beschlagen).

Nach berechneter Zeit gingen wir als 2. Schiff unserer Gruppe 15 Sekunden hinter „Faxe“ durchs Ziel. Die „Dwarslöper“ war 8 Minuten länger unterwegs. Sie verloren unterwegs ihr buntes Segel, welches sie erst wieder bergen mußten.

In Gruppe 1 ersegelte „X-Mal“ einen 3. Platz und in Gruppe 5 die „Tine“ (mit Vertretungscrew) einen 4. Platz.

Das Essen von Dietmar war wie immer sehr lecker und es hat uns sehr gefreut, dass die Veranstaltung wieder in der Bootshalle des WYC stattfand.

Am Sonntag lassen wir „Kreiertje“ auf Föhr, nehmen die Fähre und wärmen uns zuhause endlich auf. Am folgenden Wochenende weht es sehr stark. Mit der kleinstmöglichen Segelfläche bringen wir „Kreiertje“ am Samstag nach Amrum und Sonntag über Strand und Engde nach Husum. Nur unter kleinstem Vorsegel machen wir bis zu 9 kn Fahrt durchs Wasser. Von Pellworm kommend sehen wir noch zwei weitere Husumer Starkwindsegler. Mit „X-Mal“ und „Lone“ warten wir später bei Niedrigwasser auf freie Durchfahrt durchs Sperrwerk. Mit diesem Törn lernten wir das Segelverhalten unserer „Kreiertje“ bei starken/stürmischen Winden kennen und schätzen.

Am 14.06.2013 wurde bei der Anmeldung zur HSrV-Regatta, die Beute der „X-Mal“ aus Wyk, wie unter Likedeelern üblich, gemeinsam verzehrt. Am 15.06. gehen wir dann nach heftigen Yardstickdiskussionen gegen „Diexsand“ und „Faxe“ in Husum an den Start. Bei frischen bis starken südlichen Winden segeln wir „runter, rauf, fast runter, rauf, kurz runter, rauf und noch einmal kurz runter, Ziel“.

„Diexsand“ mit „Regattacrew“ führte mit Abstand das Feld an. „Faxe“, wohl weil sie einen Korrekturschlag einlegen mußten, lag 2 Minuten hinter uns.

Vor dem geselligen Teil des Tages warteten wir vor Anker auf das Wasser. Dies wurde uns durch den Regattaleiter, der mit uns am Haken hing, und seinem excelenten Getränk aus Schottland versüßt. Kurz vor Erreichen der Liegeplätze erwischte uns eine starke Gewitterboe, die zum Glück alle heil überstanden, da wir an den Kuttern und Dalben fest gemacht hatten. Auch „Bajazzo“, die nach Zieldurchgang die Heimreise antrat, ist glimpflich davon gekommen.

Die Auswertung für den Friesen-Cup ergab für Husum einen 4. Platz, wodurch wir uns plötzlich in der Gesamtwertung aus 2 Regatten als Tabellenführer wiederfanden. Oha, jetzt sind wir wohl in Zugzwang und müssen die anderen beiden Regatten auch bestreiten.

So motoren wir flautenbedingt am letzten Juliwochende nach Amrum, denn am 03. August startet die Regatta „Um Amrum rum“. Der Kurs ging für uns „einmal rum“, unter Berücksichtigung der Bahnmarken. Als Alternativen konnte der Kurs ohne Bahnmarken bzw. Rundung der Südspitze und zurück gewählt werden. Der Wind wehte mit 5-6 bft aus West, auf Südwest drehend. Wir ersegelten gegen „Bleifrei“, „Miss Moody“, „Thalassa“ und „Carpe Diem“ den 3. Platz und 32 Friesencuppunkte. Die „Faxe“ - unser stärkster Friesencup-Mitbewerber ersegelt auf dem Kurs ohne

Bahnmarken nur 18 Punkte. Das bedeutet: wir führen immer noch. „X-Mal“ folgt uns mit 14 Punkten und „Faxe“ mit 20 Punkten Rückstand.

Nach diesem Regattastress ist nun erst einmal Urlaub. Wir verbringen bei herrlichstem Sommerwetter knapp 10 Tage bei den ostfriesischen Inseln. Die Planung ist, von Baltrum über Helgoland direkt nach Hörnum zu segeln, um auch die 4. und letzte Regatta zu bestreiten. Auf Helgoland lagen wir vor Flaute länger als geplant und lernten dabei Petra und Joost mit ihrer „Jottem“ (J92) aus Holland kennen. Wir konnten Sie zum Törn nach Hörnum überreden. So hatten wir einen wunderbaren letzten Urlaubstörn bei moderaten Winden aus Ost/Südost und trafen gemeinsam mit der „X-Mal“ in Hörnum ein.

Noch in Urlaubslaune erhielten wir die SMS von Thore über seine Ankunftszeit mit den Worten: „und dann holen wir uns diese blöde Tasse“.

Die Ausgangslage zur letzten Regatta ist spannend, da wir mindestens 26 Punkte erreichen müssen, um Platz 1 zu behaupten. Unser Wunsch, „Jottem“ als Konkurrent zu „X-Mal“ in die Gruppe 1 einzuschleusen, erfüllte sich leider nicht. Ganz im Gegenteil, Joost heuerte auf der „X-Mal“ an und Petra freute sich auf einen Landgang. Durch den regattaerfahrenen Joost wurde die „X-Mal“-Crew gestärkt, zumal satte Windstärken aus Ost gemeldet waren. Die Gruppeneinteilung ergab dass wir gegen „Faxe“, „Eike“ und „La Luna“ segeln sollten.

Wir starteten auf einem Kreuzkurs, es ging „runter, rein, raus, rein, raus, Ziel“. Auf dem 2. Kreuzkurs Richtung Nordost gab es einen lauten Knall vom Vorschiff. Das gereifte Vorsegel hatte sich ausgerollt und ließ sich nicht mehr einreffen. Um die Lage genau zu beurteilen und das Regattaziel nicht zu gefährden, bargen wir das Vorsegel und sicherten das Vorstag durch das Spi-Fall. Anschließend segelten wir mit dem kleinen Vorsegel und reduzierter Fahrt als Gruppendritter durch das Ziel. Da wir durch dieses Malheur ca. 15 Minuten verloren, war es nun fraglich, ob wir die nötigen 26 Punkte ersegeln konnten.

Die Lage blieb also spannend.

Die Hörnummer veranstalteten bei bestem Wetter ein Sommerfest mit Grillen und Disco, was das Warten auf die Preisverteilung noch langwieriger machte. Nach Bekanntgabe der Regattaergebnisse, war uns der Gruppenpreis im Friesen-Cup für Yardstickyachten der Gruppe 2 sicher. Aber Hargen hatte als Gesamtsieger dieser Regatta alle 40 Punkte erreicht. Wie viele Punkte haben wir denn nun???

Es waren dann doch sogar 32 Punkte und damit standen wir mit 6 Punkten Vorsprung als Friesencupsieger 2013 fest und wir holten uns die „Tasse“.

Das Fazit zum Friesen-Cup lautet für uns: Du musst alle 4 Regatten mitfahren, brauchst nicht unbedingt jede Regatta gewinnen, aber der zeitliche Aufwand ist sehr hoch! Bei ca. 40 am Friesencup beteiligten Booten haben nur 5 Boote alle 4 Regatten bestritten.

PS: Legende zu den Kursen: runter: süd, rauf: nord, raus: west, rein: ost; total seemännisch

www.uksailmakers.de



UK-Sailmakers Deutschland' Tel. 0461 - 310 70 60
Dirk Manno & Stefan Voss kg Fax. 0461 - 341 16
Fördepromenade 8 info@uksailmakers.de
24944 Flensburg www.uksailmakers.de

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



Aufstieg vom Teeny zum 420er

Von Gyde und Friederike

Da Friederike letztes Jahr zu alt für den Teeny geworden war, mussten wir die Bootsklasse wechseln. Es war von Anfang an klar, dass wir auf den 420er umsteigen würden. Was aber auch klar war, war dass wir in diesem Sommer nicht viel zum Segeln kommen würden. Zwei Monate waren nämlich schon für andere Dinge verplant. Die Yardstick-Regatta in Meldorf wollten wir aber unbedingt mitsegeln, da es jedes Jahr eine der besten Regatten ist. Ohne Boot ist dies allerdings schwer. Mit dem vorhandenen 420er hätten wir keine Chance gehabt, also musste ein neuer her. Glücklicherweise gab es im Skippermarkt einen relativ guten mittelalten 420er zu kaufen, mit dem wir vorher sogar schon mal gesegelt waren. Jörg war natürlich sofort bereit diesen zu kaufen. Allerdings hatten wir nur noch eine Woche Zeit um das Boot auf Vordermann zu bringen. So blieb uns leider keine Zeit um die Jolle vor der Regatta noch einmal zu segeln. Wir nahmen das Risiko aber auf uns und starteten trotzdem pünktlich in Meldorf. Am ersten Tag war wenig Wind, sodass wir uns leicht an das Boot gewöhnen konnten. Am zweiten Tag nahm der Wind im Laufe des Tages zu und Gyde konnte gut im Trapez stehen, was jedes Mal wieder etwas besonders Tolles ist. Am Ende erreichten wir den dritten von sechs Plätzen. Wir haben uns sehr gefreut. Nach einiger Zeit bekamen wir einen noch besseren 420er, mit dem wir auch die praktische Spos-Prüfung segelten. Mit diesem Boot hatten wir in Friedrichstadt bei starkem Wind jedes Mal viel Spaß. Im Winter haben wir vor das Boot noch weiter aufzupumpen, damit wir nächstes Jahr auch auf ein paar kleinere Regatten fahren können.



Husumer Hafentage



Optiregatta des HsrV



Platz	Bootsname	Steuermann/frau	Verein	pts	1.WF	2.WF	3.WF
1.	Just 4 fun	Jan Rost	HsrV	4	1	2	1
2.	Nospa	Gyde Hansen	HsrV	5	2	1	2
3.	Herr Nielson	Thore Koritzius	HsrV	9	3	3	3
4.	Lüchding	Lasse Clausen	HsrV	12	4	4	4
5.	Knut	Paul Essenberger	HsrV	16	5	5	6
6.	Tweety	Jacob Stümke	HsrV	20	7	8	5
7.	Mücke	Gonne Hansen	HsrV	23	6	7	10
8.	Flipper	Piet Levin Scheil	YCDS	23	10	6	7
9.	Lars	Kim Andresen	YCDS	26	8	10	8
10.	Pirat	Jasmin Jacobsen	HsrV	27	9	9	9
11.	Fiete	Lukas Peters	HsrV	33	11	11	11



**Hata Segelregatta im Aussenhafen..
Endlich bei vernünftigen Westwind Stärke 4+**



Kenterung des Siegers vor der Regatta



Schulz

Farben

www.schulz-husum.de

Marienhofweg 104 - 108, 25813 Husum
Tel.: 0 48 41 / 7 25 55 Fax: 0 48 41 / 7 25 22

Jugendaktivitäten aus 2013

Wir starteten im Februar mit einem Theorie-Lehrgang für den Sposs (Sportsegler-Schein), den wir gerade im Herbst mit der praktischen Prüfung und 5 erfolgreichen Prüflingen beendet haben.

Wie im Vorjahr begannen wir unser praktisches Training auf Föhr diesmal aber am Himmelfahrtswochenende.

Wir verzichteten aber auf einen externen Trainer und haben den Schwerpunkt auf „Bootsbeherrschung“ gelegt. Die Teilnehmer konnten auf den Bootsklassen „Opti, Speedbreeder, Föhrjolle, Sailhorse und 2 Yachten“ segeln. Im Gegensatz zu den Vorjahren gaben wir den Kindern und Jugendlichen damit einen Ausblick, wo die Segelei nach dem Opti mal hingehen könnte.

Aus Föhr waren 8, aus Husum 7 und aus Schlüttsiel 3 Kinder dabei. Als Trainer waren Uli Schönfeld mit Familie (Gastgeber), Johannes Jensen aus Schlüttsiel und Birgit und ich für die Husumer dabei.

Wir Gäste konnten in der beheizten „Jugendhalle“ der Wyker übernachten.

Die Heizung war aufgrund der kalten Nächte überlebenswichtig.



Eines Morgens fehlte der WDR Anhänger, in dem wir die Segelriggs verstaut hatten. Nach verzweifelnder Suche stellte sich heraus, dass ein übereifriger WDR- MA den eigenmächtig auf die WDR Fähre nach Dagebüll verfrachtet hatte und wir so am Vormittag Theorie und Paddeln üben mussten.

Insgesamt war das Wochenende aber wieder lehrreich und anstrengend, hat aber allen auch viel Spass gemacht.

Gyde konnte das erworbene Wissen gleich auf Hooge beim Schleusenfest anbringen und ist zum 2ten Mal inoffizielle Deutsche Meisterin im Opti geworden.

Wir haben dann zum 8ten Mal in Folge eine Hafentageregatta veranstaltet. Unglücklicherweise verloren wir dabei unseren legendären Riesenwanderpokal, weil Jan Rost vor Gyde und Thore Koritzius zum dritten Mal den 1ten Platz bei der Segelregatta belegte. Zum Glück war der Bürgermeister so begeistert von unseren Regatten, dass er spontan einen neuen stiftete. Jan setzte seine Erfolgsserie bei der Kreismeisterschaft in Friedrichstadt und bei der Wyker Optiregatta fort und hat jeweils immer knapp vor Gyde den ersten Platz belegt. Auch unsere Nachwuchstalente Jacob, Gonne und Paul konnten mit guten Platzierungen glänzen und haben seit der Optiwoche die Scheu vor dem Wind verloren. Im September ging es dann noch mit einem 420er und 4 Optis nach Meldorf, wo neben Jan auch Lasse Clausen mit einem 2ten Platz brillierte. Der 420er belegte mit Friederike und Gyde den 3ten Platz bei den Jollen auf der DOM (Dithmarscher Opti Meistersch)

Am Ende der Saison kamen zu unserem Bootspark 2 gebrauchte 420er hinzu. So haben wir jetzt neben dem Zugvogel auch zwei 420er Jollen, die vorwiegend auf der Treene und auf Regatten gesegelt werden. Der Zugvogel konnte Dank Wiebke und Christoph Herr mit einem leichten und neuwertigen Honda-Motor ausgestattet werden und wurde im Herbst schon von unseren Jüngstenscheinabsolventen selbständig in der Husumer Bucht bewegt.

Jetzt warten wir auf die nächste Saison und werden im Frühjahr einen JüngstenSegelschein Kurs anbieten.

Jörg Hansen

LUNDBERGSAND



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

42. Opti-Sommerferien Zeltlager an der Treene beim SC Friedrichstadt vom 27. Juli bis 03. August 2013

von Lasse Clausen

Wie jedes Jahr trafen wir uns in Friedrichstadt direkt an der Treene, um unser Zelt aufzubauen. In diesem Jahr habe ich mir mit Paul Essenberger und Lucas Peters aus unserem Segelverein mein Zelt geteilt!

Birgit Reinhold brachte unsere Vereins Optis und Jörg Hansen gemeinsam mit meinem Vater die vereinseigenen Schlauchboote vor Ort, damit genügend Betreuerboote vorhanden waren. Wir bereiteten alle Boote für die Woche vor, in dem wir alles den einzelnen Booten zuordneten und für die Optis die Segel klar gemacht haben.

Viele Teilnehmer hatten sich dieses Jahr wieder beim Zeltlager angemeldet und wir waren auch mit 6 Seglern aus unserem Verein dabei. Also doppelt so viele, wie im letzten Jahr!

Folgende Segler waren dabei:

Lasse Clausen (Lüchding), Paul Essenberger (Seesack),

Lucas Peters (Fiete), Gonne Hansen (Mücke),

Jacob Stümke (Pieps), Felix Gill

Am Samstag wurde das Zeltlager eröffnet und wir Segler wurden in 3 Gruppen eingeteilt. Jeder durfte sich selbst einschätzen, ob Anfänger, Fortgeschrittener oder Profi! Aber endgültig wurde erst nach der ersten Regatta entschieden, in welcher Gruppe jeder segelt. In unserem Zelt waren alle 3 Gruppen vertreten.

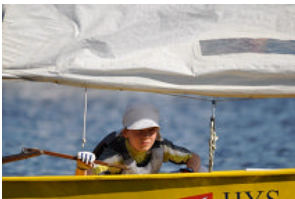
Über die Woche haben wir viele Regatten gesegelt, darunter auch Regatten mit sehr viel Wind. Die haben mir am meisten Spaß gemacht, obwohl ich auch gekentert bin. Das Wetter war in diesem Jahr echt toll, wir hatten Wind und die Wassertemperatur lud zum Baden ein.

Ein tolles Betreuersteam hat uns die Praxis und auch die Theorie nahe gebracht. Wie in jedem Jahr war auch die Verpflegung wieder Spitze. Das Rahmenprogramm war sehr abwechslungsreich.

Ich war wieder gerne dabei und habe für meine kommenden Regatten viele Tips mitgenommen.

Im kommenden Jahr möchte ich gerne noch einmal wieder teilnehmen und freue mich jetzt schon auf ein weiteres tolles Zeltlager.

Mein Dank gilt dem gesamten Betreuer- und Helferteam und auch an Jörg und Birgit für die tolle Unterstützung, ohne die dies alles nicht möglich wäre.



Nochmal Friedrichstadt

Opti-Lager in Friedrichstadt 2013

von *Gonne Hansen und Jacob Stümke*

Am **Sonnabend**, 27. Juli 2013, bauten wir – Paul, Lasse, Gonne, Jacob und viele weitere Teilnehmer von nah und fern - unsere Zelte am Segelverein in Friedrichstadt auf: Das Opti-Lager ging endlich los!

Am **Sonntag** liefen wir mit den Optis aus, erst die A- (mit Lasse), dann die B- (mit Paul und uns) und zum Schluss die C-Gruppe. Allerdings war es schwer zu segeln, weil mindestens 4 – 5 Windstärken fegten.

Montag: Nicht mehr so windig. Wir segelten am Vormittag eine Regatta und warteten dann erst einmal auf deren Ergebnisse. Das Gewitter am Abend nervte, weil man nicht aus den Zelten raus kam.

Am **Dienstag** war im Hintergrund eine große schwarze Gewitterwolke, die sich aber von uns fern hielt, so dass wir schön segeln könnten. Ab diesem Tag gab es jeden Tag ein Softeis. Hmmm, so schmeckt Urlaub ...

Das Mittagessen war okay. In der Freizeit durften wir ins 50 m entfernte Treene-Freibad, wo wir viel Spaß hatten. Leider fiel der traditionelle Ausflug aus. Unsere Betreuer haben mit uns tolle Abende verbracht, wir haben gespielt, gelacht, gefeiert; auch eine Disco am **Mittwoch** durfte nicht fehlen. Wir haben viel Spaß gehabt.

Am **Donnerstag** sind wir mit Tretbooten durch die schönen Grachten Friedrichstadts gefahren, wo es wirklich viel zu sehen gab.

Am **Freitag** fand die Langstrecken-Regatta nach Schwabstedt statt; das war ein tolles Gemeinschaftserlebnis. Abends haben wir – auch teils mit Eltern – lecker gegrillt.

Am **Sonnabend** war Preisverleihung, anschließend wurde gepackt und abgebaut, bevor wir uns schweren Herzens wieder auf den Heimweg machten.

Fazit: In Theorie und Praxis haben wir gelernt, wie man vor dem Regattastart auf der Stelle segelt, wie man immer Raum hat und wie man beim Startschuss sofort los segelt. Das Üben und Lernen hat uns spätestens bei den folgenden Regatten in Husum, Meldorf und auf Föhr ein ganzes Stück weitergebracht.

Friedrichstadt, es war schön! Schade, dass die Woche so schnell verging. Aber nächstes Jahr findet ja schon das nächste Opti-Lager statt. Wir kommen gerne wieder!



FEUERLÖSCHTECHNIK
HERRMANN Inh. M. Scheve

Maas 23
25813 Husum

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

Nordseewoche 2013



Auch in diesem Jahr fand „Dieksand“/ HSRv wieder einen Platz im Helgoländer Hafen.

DER SKIPPER MARKT
HUSUM - NORDSEE

*Wir bieten ihnen
ein vielfältiges Angebot ...*

- **Bootsbaumaterialien**
Sperrholz im Zuschnitt und
Massivhölzer
- **Bootsbauarbeiten**
aus Holz, GFK oder Edelstahl
- **Annahmestelle**
für die Wartung ihrer Rettungsmittel
und Motoren

○ **Boote / Bootszubehör**
neu und gebraucht

○ **Harze, Lacke, Antifouling**

Marienhofweg 129 - 25813 Husum - Tel. 04841/74983

**Sicher
aus
Stein**



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

**MARMOR
ZUHLKE**

Husum · Am Schulwald 15 · Tel. 04841-72906



Wir haben uns getraut!

Sommertour 2013 – eine Hochzeitsreise

von Anke Kröhnert-Nachtigall

21.6.13 Anreise Husum, Regen, reichlich Wind, Schiff einräumen. Oh wie gemütlich ist eine Kuchenbude!

22.6.13 Von Husum nach Pellworm

Als wir morgens den Kopf aus der Koje stecken läuft Hargen gerade wieder ein- nachts um drei aufgebrochen gen Nordostseekanal. Da waren Wind und Strom stärker.

Wir wollen über Niedrigwasser mit dem Strom zum Heversteert durch die Hever, also reichlich Zeit noch rumzutüdeln. Nachmittags gehts endlich los gen Pellworm oder Hooge, das wollen wir unterwegs entscheiden. In Husum noch brüllende Hitze und ein Lüftchen, draußen geht es schon deutlich anders zu. Der versprochene Südwind bleibt aus. Stattdessen SW. Zunächst dampfen wir gegen den Wind mit dem Strom in die Hever, später geht es weiter mit Groß und Motor. Da ich zum Umfallen müde bin verziehe ich mich in die Koje und Hans August segelt nur mit der kleinen Fock alleine weiter. Als ich wieder hochkomme regnet es wie Sau, also ab ins Ölzeug und an Deck. Aber ich war zu lange unten, mir ist sooo schlecht...

Das Wetter wird immer schietiger, zweimal Dauerschauerböen über jeweils eine gute Stunde. Toller Urlaubsbeginn. Eine hinter Tetenüll querab Südfall und eine in der Norderhever. In der Norderhever fahren wir mit Top und Takel bis zu 4,5 Knoten. Eine Stunde nach Niedrigwasser nähern wir uns Pellworm Anleger und angesichts von Wind und Stunde entscheiden wir uns hier zu bleiben. Wir sind viel zu früh, also heißt es langsam fahren – gar nicht so einfach mit vier Knoten Fahrt unter Top und Takel bei reichlich Wind von hinten.

Erst mal die Lage peilen, Tiefenmessungen vor dem Anleger um die für uns wichtige zwei Meterlinie zu finden, dann vorsichtig in den Priggenweg - selten eine so spannende Strecke gefahren. Das Schiff lässt sich kaum steuern bei dem Wind und mit hochgeholtem Kiel und bei Wassertiefen von teilweise nur 70cm schleichen wir gen

Hafen - und schaffen es ohne aufzulaufen. Kurz nach 21.00h Leinen fest!! ein Sprint zu Dörte, ob sie uns noch was zu essen macht - wir haben Glück, die Köchin ist gnädig! Danach noch ein kleiner Deichspaziergang mit dem Hund und dann das Schiff richten für die Nacht. Das dauert ein bisschen bis nix mehr klötert bei dem Wind. Auch in dieser Nacht werden wir geschaukelt von einem strammen Südsüdwest.

Morgen soll es weiter gehen nach Hooge...

23.6.2013 Von Pellworm nach Hooge

Der Tag lässt sich gut an, ein bisschen Sonne, es ist trocken. Erst mal mit frischen Brötchen in Ruhe frühstücken. Beim Leinen los fängt es schon leise an zu pieseln und mit strammen Wind von vorne laufen wir aus – natürlich in Ölzeug gewandet. Und das ist gut so, denn es geht weiter wie am Abend vorher, erst mal eine ordentliche Dauerschauerböe. Aber das hört ja auch wieder auf, und wir machen gut Fahrt Richtung Rummelloch. Ja, und das macht dann seinem Namen alle Ehre, es rummelt was das Zeug hält. Also wer richtig Spaß haben will sollte bei sechs Windstärken bei Strom gegen Wind ins Rummelloch fahren – super!!

Zumindest hat es in der Zwischenzeit aufgeklärt und bei zwischenzeitlich wunderbarem Sonnenschein kämpfen wir uns durchs Fahrwasser. Unterwegs begegnet uns ein Fischkutter – postkartenreif, die Möwen fliegen um ihn herum – bloß etwas schlechter Visus durch all das Salzwasser was zwischendurch auf die Brille geworfen wird. Rasmus hat es wild heute.

Zum ersten Mal in meiner Segellaufbahn lerne ich das Rummelloch in voller Länge kennen. Aufgrund des Seegangs und unseres nicht unbeträchtlichen Tiefgangs wollen wir heute keine Experimente machen. Und außerdem gerne mit achterlichem Wind das letzte Stück über das Watt Sandshörn zurücklegen. Was dann auch gelingt. Und schwuppdwupp sind wir fast am Anleger, wo gerade die Hauke Hayen ablegt. Im Rummelloch hatten wir an der flachsten Stelle noch gut 2,5 m, auf dem Sandshörn dicht unter der Hallig noch 2m Wassertiefen.

Gerade als wir in den Hafen einlaufen fängt es wieder an zu stürmen und zu schütten, also wieder ein etwas feuchtes Anlegemanöver. Es gibt kein schlechtes Wetter, es ist alles eine Frage der Kleidung...

Schiff aufklaren und erst mal ein Nickerchen, danach bereitet Hans August sich aufs Aale fangen vor. Es werden Wattwürmer gebuddelt und nach einem Imbiss stapft er mit zwei Angeln, den Würmern und einem großen bedeckelten Eimer in die Dämmerung. Ich bin gespannt....

Später bringe ich noch eine Dose Bier vorbei – kein Fisch....das Wetter ist nicht schlecht genug zum Aale fangen, es beißen nur Krebse.

24.6.2013 Hooge Einen völlig nutzlosen Tag auf völlig nutzlose Weise verbringen....

25.6.2013 Von Hooge nach Helgoland bei Nordwest 5-7

Noch einen Halligvormittag, der Wind hat ein bisschen gedreht, steht auf den Steg – na das kann ja lustig werden, wenn wir ablegen wollen. Hans August geht noch mal Wattwürmer buddeln, auf Helgoland gib's ja keine. Die werden dann kunstvoll eingetuppert und an verschiedenen kühlen Plätzen auf dem Boot verstaut.

Zwei Stunden vor Hochwasser machen wir uns seeklar. In der Hoffnung, dass es am Anfang nicht ganz so hackig wird wollen wir erst mal lieber den Wind mit dem Strom haben.

Der Hund liegt noch ganz entspannt in der Plicht, die wird auch immer abgeklärter. Hans August navigiert, ich sitze an der Pinne (Seekrankheitsprophylaxe) und versuche mit Strom und Welle klar zu kommen.

An Amrum vorbei ins Rütergat und dann sind sie da, die großen Nordseewellen. Mit halbem Wind Kurs Helgoland. Ich habe alle Hände voll zu tun, den Kurs zu halten, gar nicht so einfach bei der Welle und einem Schiff, das Versteuern mit in den Wind laufen bestraft. Es ist schon klar, dass das der Tag der Oberarm- und Oberkörpermuskulatur wird.

Die Wellen sind teilweise wirklich beeindruckend, manchmal gelingt es, sich ein Stück von einer großen Welle mitnehmen zu lassen, zwischen manchen rutschen wir so durch, aber einige gehen auch zumindest teilweise über das Schiff. Der Hund fühlt sich ungerechterweise geduscht und die ganze Geschichte nicht mehr besonders lustig. Aber da müssen wir jetzt alle durch. Wir haben fast die ganze Zeit Sonne und verhältnismäßig stetigen Wind mit einigen Böen unter dunklen Wolken.

schätzungsweise 6 aus Nordwest. Unter den Wolken legt er noch mal richtig zu und dann fliegen wir mit teilweise über 10 Knoten dahin. Super! Juppduh!!

Da es Tradition ist, dass derjenige, der als Erster Helgoland sieht am Abend einen Planters Punch in der bunten Kuh bekommt und ich finde, dass ich diesmal dran bin, verzieht Hans August sich netterweise nach unten in die Plicht und betröstet den Hund, so dass ich tatsächlich als erste die Masten oben auf dem Oberland sehe, Juhu!

Aber vom ersten Sichten bis zur Ankunft sind es ja doch noch ungefähr zwei Stunden, also weiter Arbeiten und Genießen. Das letzte Stückchen zwischen Düne und Helgoland ist noch mal konzentriertes Navigieren und Steuern angesagt, aber bis auf eine meinerseits völlig versägte Halse gelingt auch das und wir laufen um ca. 20.00 Uhr in den Nordosthafen ein und können in der vorbestellten Box festmachen. War das ein geiler Törn! Natürlich ist wieder ordentlich Schwell im Hafen, so dass die guten Gummiruckdämpfer zum Einsatz kommen. Wir machen uns dann landfein auf den Weg in die bunte Kuh. Zum Essen gibt's nix mehr, aber leckeren Planters Punch. Der Helgoland- Erholungsurlaub kann beginnen! Und in einer guten Woche ist Trauung.

1.7.2013 Kleiner Schlag längs der Düne

Nach Tagen mit allen Sorten Wetter außer Sonne endlich ein wunderbarer Morgen. Es weht ein mäßiger Wind und da juckt es uns doch mal wieder andere Schiffsbewegungen unter dem Hintern zu haben als das reichhaltige Geruckel der letzten Tage. Also Leinen los und raus aus dem Hafen.

Erst gen Süden, dann östlich der Düne hoch am Wind Richtung Norden zur Sellebrunntonne. Es macht Spaß das Schiff wieder in Bewegung zu haben.

Da es sich jetzt leider zuzieht und etwas ungemütlich wird beschließen wir umzukehren. Wir schaukeln gen Süden um noch im Bunkerhafen einen Zwischenstopp einzulegen und alles vollzutanken was geht. Natürlich wird das Wetter schlagartig besser als wir im Hafen sind. Aber da für den morgigen Tag noch allerhand zu

erledigen ist lassen wir es gut sein und steuern den Nordosthafen an. Gerade rechtzeitig um einen Segler daran zu hindern unsere Box zu entern.

2.7.2013 Kleine Hochzeitsspritztour Nach der Trauung kleiner Umtrunk mit den Gästen an Bord. Bombenwetter, es weht ein Lüftchen und dann packt uns irgendwann der



Übermut: wir machen eine kleine Spritztour unter Motor. Also Leinen los, fast hätten wir das Kabel vergessen, aber auch das wird gerade noch rechtzeitig bemerkt.

Drei segelerfahrene Männer an Bord: Heiko an der Pinne, Hans August und Sönke macht den Vorschoter. Draußen weht ein leichter achterlicher Wind – was möchte man da lieber tun als den Spinnaker zu setzen. Gesagt, getan, kaum ist er oben flautet es ziemlich, aber mit vereinten Kräften werden knapp drei Knoten Fahrt herausgeholt. Wahnsinn! Die Landrattengäste sind jedenfalls schwer beeindruckt.

4.7.2013 Mit Flaute von Helgoland nach Nordstrandischmoor – die Nordsee ein Ententeich

Neun prall volle Tage Helgoland liegen hinter uns, mit viel Wind, zwei Tagen Dauerregen, faul sein, Oberland erlaufen, Whiskypreise vergleichen und heiraten.. Um viertel nach vier fängt Hans August an herumzurötern, also stehe ich auch auf und mache mich fertig, während Hans August draußen alles klar macht und ablegt. So was von Flaute... Der Sonnenaufgang ist uns auch nicht vergönnt da es sehr diesig



ist und der Himmel fast komplett bewölkt. Gustav übernimmt das Steuern und wir gönnen uns ein frühes Frühstück. Langsam aber sicher verschwindet Helgoland hinter uns im Dunst. Um sechs Uhr hört auch der Leuchtturm auf zu blinken. Erst jetzt merke ich wie weit weg von allem ich gewesen bin auf dieser Insel. Stimmt schon irgendwie: „Mittendrin und ganz weit weg“. Diese Insel hat was.

Und lange nicht mehr so müde gewesen. Die Ereignislosigkeit dieser Fahrt macht es auch nicht besser. Bis auf ein paar Seehunde und einen Tümmler begegnet und niemand. Fast könnte man dem Autopiloten das Schiff überlassen und sich wieder in die Kojen legen. Das ist das volle Kontrastprogramm zur Hinfahrt. Als endlich die ersten Tonnen auftauchen gibt es endlich wieder ein bisschen mehr zum Navigieren. Was für eine Abwechslung!

Wir tuckern durch die alte Hever, vorbei an Süderoogsand, Richtung Pellworm und dann ab übers Watt gen Nordstrandischmoor. Bei Hochwasser biegen wir in den Priggenweg und gelangen so sicher in den Hafen. Anlegen mit wenig Wind ist auch mal schön...Nach einem Anlegebiet mit den Halligarbeitern, die die Lahnung erneuern, falle ich erst mal in die Koje. Da gibt es Einiges an Schlaf nachzuholen...

5.7.2013 Von Lüttmoor nach Pellworm

Da unsere Husumer Hochzeitsgäste heute endlich in See stechen haben wir uns auf Pellworm verabredet. Morgens um sieben ist noch alles Grau in Grau. Also wieder ab in die Koje und noch zweimal umdrehen. Aber um neun strahlt dann die Sonne vom blauen Bilderbuchhimmel, dass es eine wahre Freude ist. Um zehn Uhr Leinen los und nach Abklärung der geplanten Route der Husumer machen wir uns auf den Weg gen Dwar sloch, um ihnen entgegen zufahren. Absolut wenig Wind.

Als wir uns dem Dwar sloch nähern und Ausschau halten nach den Priggen erleben wir eine Überraschung: es gibt keine. Na klasse. Mit Plotter, Karte und Echolot gehen wir auf Schleichfahrt. Das ist mal wieder echt spannend. Wie gut, dass Hans August die Kielhydraulik elektrifiziert hat, so dass man im Zweifelsfall den Kiel schnell hoch holen kann. So schaffen wir es bis zu den Lahnungen, als wir Heiko entgegenkommen sehen. Er fährt sicherlich auf seinem alten Track, rauscht Pellworm entgegen. Wir schleichen uns also zurück auf einer anderen Route – noch flacher...Aber auch das wird bewältigt und wir segeln mit Genua und vollem Groß gen Anleger und nehmen kurz vor dem Priggenweg die Segel herunter um den Hafen anzufahren. Kurz nach uns taucht auch Sönke mit der Tine auf. Die Kiwi Magic von Sylt liegt schon im Hafen. Wie schön unterwegs auf bekannte Gesichter zu treffen. Sonst sieht man sich ja meist nur zur Regatta.

6.7.2013 Pellworm – Oland

Ein traumhafter Sommermorgen, im T-Shirt Frühstück in der Plicht. Aufbruch um 10.00Uhr mit Flaute aus Nordwest. Aber wir schaffen es dennoch unter Segeln bis hinter die Hamburger Hallig zu kommen. Jede Menge Seehunde unterwegs und auch eine Menge Boote. Das ist ja fast wie in der Ostsee heute...Wir motoren an Gröde vorbei und dann vor den Bunenköpfen Kurs auf Oland übers Watt. Genau bei Hochwasser legen wir neben der Tine in Oland an und machen uns nach einem kleinen Imbiss auf um die Hallig zu erkunden.

7.7.2013 Oland - Hooge bei ziemlicher Flaute

Endlich Sommer, ein wunderbarer warmer Morgen nach dem anderen. Geweckt vom „Halligsound“ - trällernde Lerchen, schimpfende Austernfischer und Möwengeschrei - wachen wir auf. Wieder strahlt die Sonne vom Himmel und nach einem Frühstück in aller Ruhe inklusive Abwasch legen wir ab, sobald gerade genug Wasser da ist um aus dem Hafen heraus zu kommen. Schleichfahrt entlang der Priggen, die Rungholt und Seeadler kommen uns schon entgegen, aber es passt knapp und wir kommen heil durch. Per Motor entlang Langeness, kurz den Hafen Osterwehl besichtigen. Dann setzen wir die Segel und kreuzen das Langeness Fahrwasser gegen den Strom auf, um jeden Millimeter Höhe wird gerungen, und doch ist das mal ein entspanntes Segeln. Durch den Priggenweg in die Süderau, und hier kommt der bunte Reacher zum Einsatz und zieht uns bis vor die Hooge Hafeneinfahrt. Im Hafen werden wir mit viel

Hallo begrüßt, unsere Hochzeit hat sich inzwischen herumgesprochen und so gibt es natürlich wieder einen kleinen Umtrunk auf dem Steg. Das war mal ein echt schöner Segeltag, Genussregeln sozusagen.!

8.7.2013 Hooge – Amrum Nordwest fünf kreuzen

Nach ein bisschen Hin und Her die Entscheidung: wir kreuzen nach Amrum (obwohl ja eigentlich auch Helgolandwetter wäre....). Erst mal soll das Schiff herumgedreht werden, damit wir vorwärts ablegen können. Sönke zieht uns von der Brücke aus herum und dann dampfen wir erst mal zur Annemarie und machen dort fest um aufzuklaren, damit wir das nicht draußen machen müssen. Mann, ist das wieder ein Wind!

Anschließend dampfen wir aus dem Hafen und ziehen auch gleich das Groß nach oben. Vorher noch den Kiel festsetzen, damit er nicht in der Welle rumpelt und alles kaputt haut. Das Vorsegel ausrollen und hart am Wind Richtung rote Tonne. Das ist ein leicht anderer Schnack als gestern. Wir kreuzen die Süderau auf, versuchen so viel Höhe zu holen wie möglich. Dann hoch in die Norderaue, immer um genügend Höhe kämpfend, um mit möglichst wenig Schlägen auszukommen. Unter dem Kniep versuchen wir so dicht wie möglich an der Kante zu bleiben, ein bisschen Sightseeing, und schaffen es in einem Schlag bis zur Hafeneinfahrtstonne. Dann eine Wende in den Priggenweg hinein und danach auf den Anleger zu, in Richtung der nächsten Priggen. Sönke taucht hinter uns auf, und da er bei der Abfahrt Probleme mit dem Motor hatte drehen wir noch mal um, um zu fragen ob er Schlepphilfe benötigt. Wir dampfen wieder los, Sönke segelt noch ein Stück, nimmt dann das Groß herunter und wir steuern wieder auf ihn zu um das Schleppseil rüber zu werfen. Brigitte steht schön am Bug, um das Seil in Empfang zu nehmen. Ein Wurf, das Seil ist an Deck der Tine. Alles vertäuen und dann nehmen wir wieder Fahrt auf und liefern die Tine sachte und passgenau am Steg ab. Wir suchen uns eine freie Box und nach einem Anlegemanöver mit einigen Tücken (der Plastickenterhacken war zu schwach) liegen wir auch sicher vertäut im Hafen. Der Amrum-Kurzurlaub kann beginnen.

Am Abend stehe ich vor dem Herd und bereite unser Abendessen zu während Hans August draußen das Schiff für die Nacht klar macht. Plötzlich ein lautes „Rumms“ und ein leises, etwas erstauntes Fluchen von Hans August. Da ich das Geräusch überhaupt nicht einordnen kann gehe ich raus um zu gucken ob irgendjemand oder irgendetwas über Bord gegangen ist oder was sonst los sein könnte. Was ist los? Hans August wollte so wie jeden Abend einen Fender am Mast hochziehen, um damit das Vibrieren im Wind zu unterbinden. Dabei ist das Band gerissen, das den Fender mit der Großschot verbunden hat. Resultat: das Großschotende weht ca. zwei Meter über der Saling im Wind. Klasse! Wir beschließen, uns morgen darum zu kümmern, merken aber bald, dass das nichts wird, weil das ende mitsamt dem dicken Knoten und dem Schäkel immer wieder durch Wind gegen das Want geschlagen wird, was ein ziemliches Geräusch verursacht, das wir weder unseren Nachbarn noch uns zumuten wollen. Also versucht Hans August zunächst mit immer mehr zusammen geliehenen Enterhaken, die kunstvoll zusammen getakelt werden, das Großfall zu erwischen. Am Ende sind es vier Enterhaken, es lässt sich kaum noch handeln, und ist immer noch knapp zu kurz um überhaupt heran zu kommen. Also kommen wir zurück auf meinen

Vorschlag, mich mit dem Bootsmannsstuhl hinauf zu ziehen um das Fall einzufangen. Gesagt, getan. Mit dem Spifall werde ich nach oben gezogen und bewaffnet mit einem Enterhaken angle ich nach dem Fall. Nach mehreren Anläufen bekomme ich endlich den dicken Knoten zu fassen und kann es zu mir heranziehen. Juhu!! Übrigens: Superaussicht von hier oben. Ich werde abgeseilt und wir können eine ruhige Nacht ohne extreme Störgeräusche verbringen.

11.7.2013 Amrum-Langeness -Genusssegeln...

Nach zwei Tagen Amrum, davon ein wunderbarer Fahrradtage bis zur Odde, mit Zwischenstopp an der Vogelkoje, einem etwas ungemütlichen Windtag, und einigen befremdlichen Erlebnissen, wie zum Beispiel dem Versuch kurz nach 21.00h Essen zu gehen (was auf Amrum scheinbar für etwas absolut Anormales gehalten wird) und den Waschraumreinigungszeiten am Hafen (Hä??) brechen wir bei strahlend blauem Himmel, mit hin getupften vereinzelt Wölkchen, und einem netten Norwest vier auf gen Langeness. Das ist mal wieder richtig schön entspannt heute, nur der Wind ist saukalt.

Im Langenesser Hafen liegt schon ein Segler, kurz nach uns trifft Sönke mit der Tine ein und noch zwei weitere Segler legen an. Richtig was los hier! Aber: endlich wieder Hallig!

12.7.2013 Langeness – Pellworm???

Bei auflaufendem Wasser brechen wir am Nachmittag auf gen Pellworm, vielleicht kann es auch Lüttmoor werden, so richtig Lust auf Zivilisation haben wir noch nicht. Da wir jede Menge Zeit haben beschließen wir einen Erkundungsabstecher nach Gröde. Es ist wieder traumhaftes Genuss-Segeln angesagt, wir nähern uns Gröde und nun ist sorgfältiges Navigieren angesagt, so richtig tief ist es ja nicht wenn man dort in den Priel hinein will. Wir tasten uns voran, es reicht die ganze Zeit, und ein bisschen Wasser kommt ja noch. Vor Gröde ankert ein Segler – ob er wohl das gleiche Ziel hat wie wir? Kurz bevor wir um die Ecke Richtung Priel angekommen sind läuft ein Segler aus, ein Schiff liegt dort noch. Wir fahren an den Lahnungskreuzen entlang, es ist überall tief genug für uns und dann auf die erste Prigge zu. Kurzfristig wird es ziemlich flach, wie wir später erfahren fehlten die allerersten Priggen. Dann sind wir sozusagen in der Hallig, der erste Steg ist frei, und wir sind hin und weg. Das ist es! Hier fahren wir heute nicht mehr weg: „Halliger“ geht’s nicht!

Nachdem das Schiff fest ist erst mal einen Erkundungsspaziergang bis zum Ende des Priels. Es gibt einige Möglichkeiten um fest zu machen. Gut zu wissen für den nächsten Besuch. Als wir zurück zum Schiff kommen paddeln die Nachbarn badenderweise im Priel herum. Zu baden hat es mich den ganzen Urlaub noch nicht gelüftet, aber jetzt. Raus aus den Klamotten und ab ins Wasser. Nach dem ersten Kälteschock ist es richtig klasse. Der Nachbar berichtet, dass sie auf diese Weise am Vortage schon den Wasserpass geschrubbt hätten und stellt uns seine Schrubbelbürsten zur Verfügung. Jetzt gehts los...Es lohnt sich. Und wir sind erschüttert wie viele Pocken sich schon wieder auf dem Unterwasserschiff breit gemacht haben. Wir schrubben und kratzen alles ab was erreichbar ist.

Nach dem Abendessen sitzen wir noch in der Pflicht und sehen den Austernfischern und ihren Kindern zu wie sie im Schlick nach Futter suchen. Es werden auch erzieherische

Maßnahmen durchgeführt, zum Beispiel als ein Junges quietschvergnügt und schwimmernderweise den Priel durchquert: bei der Rückkehr ans elterliche Ufer gibt im wahrsten Sinne des Wortes ein eins auf den Deckel.

Hans August erkundet noch bei ablaufendem Wasser den Priel. (Wegen der fehlenden Pricken ein muß)

13.7.2013 Gröde – Pellworm

Nach einer ruhigen Nacht voller Halliggeräusche und nach einem ausgiebigen Halligspaziergang brechen wir auf sobald der Priel genug Wasser für uns hat. Wir drehen das Schiff mit Hilfe von Strom und Wind – ganz schön eng hier. Dann tasten wir uns raus, Hans August am Bug, bewaffnet mit dem Enterhaken, guckt wo es am tiefsten ist, ich steuere und bin jederzeit bereit den Kiel weiter herauf zu holen. Als wir schon ein ganzes Stück aus den Priggen heraus sind einmal Grund, dann haben wir es geschafft und dampfen vorsichtig weiter übers Watt auf das Fahrwasser zu. Die Segel hoch und dann ist es nur noch schönes Segeln bis kurz vor Pellworm. Wir entscheiden uns das letzte Stück übers Watt zu fahren, Groß runter, Kiel halb hoch. Es ist kurz vor Hochwasser, das sollte klar gehen. Geht es auch, obwohl wir den Priel zur Einfahrt erst spät finden. Diesmal fahre ich den Anleger – super, alles klappt. Diesmal in aller Ruhe zu Dörte, nun ist der Urlaub so gut wie vorbei.

14.7.2013 Pellworm – Husum

Mit ablaufendem Wasser bei ungefähr halber Tide brechen wir gegen halb 9.00h , nachdem Hans August vom Brötchen holen zurück ist. Es bläst ein ganz guter Nordwesten Wind, wir kommen gut voran. Angesichts des Wasserstandes haben wir beschlossen durch die Engde zu fahren, wir wollen nicht riskieren auf dem Dwarsloch hängen zu bleiben. Wenn wir dort auf Kurs sind wollen wir nach Möglichkeit den Spinnaker hochziehen und noch ein bisschen „fliegen“. Und das tun wir auch, jedenfalls Ersteres. Nach leichten Installationsschwierigkeiten ist der Spi oben (Irgendwas hakt ja meistens erst mal..), aber auch mit „Gustav“ am Ruder gibt es Probleme – der Selbststeuerer schafft es nicht mehr auszugleichen und wir liegen richtig auf der Backe. Also noch mal alles von Vorne. Gerade als es so richtig schön wird, 8 Knoten auf der Uhr, fliegt die Backbordschot aus dem Baum. Also alles wieder runter, Adrenalin hoch Tausend, weil wieder was hakt und sich alles ziemlich wild anfühlt. Mir reicht es für heute an Aufregung, wir setzen das Groß und kommen so auch ziemlich flott voran. Kurz vor der Husumer Hafeneinfahrt überholt uns der „Storch“ von Matthias, wir nehmen das Großsegel runter und den Kiel ein Stück nach oben um hinein zu fahren. Als wir die Schleuse passieren sehen wir dass der Storch auf Schiet sitzt und bei dem Versuch ihn zu umfahren wir leider auch. Mist! Wir baggern uns per Motor wieder frei und schleichen langsam weiter, immer in Erwartung wieder aufzusetzen, aber wir kommen bis fast an die Cornelia, wo wir festmachen um auf Wasser zu warten und schon mal das Schiff klar zu machen, alles zusammenpacken was mit nach Haus muss. Als wir einigermaßen schwimmen verholen wir uns in die Box. Leider hat das Entlüftungsventil was abbekommen beim im Schlick wühlen, Wasser im Motorraum, und der Schlauch fördert bei laufendem Motor unentwegt weiter. Irgendwas ist immer.

Na ja, nutzt nix, wir räumen unsere Sachen vom Boot, schrubben das Deck noch mal ordentlich und begeben uns langsam aber sicher Richtung Alltag, morgen sollen wir schon wieder arbeiten. Merkwürdige Vorstellung den ganzen Tag im Büro zu sitzen...aber auf jeden Fall nehmen wir viele wunderbare Bilder und Erlebnisse mit, die uns hoffentlich noch eine ganze Weile „über Wasser halten“.

Eröffnung des Nothafens Darßer Ort am 17. Juli 2013



„Dieksand“ im Hafen Darßer Ort

Dieser Hafen war einige Jahre gesperrt, weil seine Zufahrtrinne versandete und das notwendige Baggerarbeiten in der Zufahrt Darßer Ort beendet waren. Am nächsten Tag nun sollte die Wieder-Eröffnung des Nothafens stattfinden und wir waren nur 23 Meilen davon entfernt. In der Frühe des 17.07. verließen wir Barhöft, kreuzten gegen den Wind aus West auf und erreichten unser „Ziel“ erst am Nachmittag. Direkt vor der Hafeneinfahrt überholte uns der Rettungskreuzer und wir konnten sofort nach seiner

Stationierung unsere Leinen in einem großen geschützten Hafen -inmitten Natur purfestmachen. An Land informierten wir uns ausgiebig über die örtlichen Gegebenheiten. Als Segler mit Heimatrevier ‚Weltnaturerbe Nordfriesisches Wattenmeer‘ sind wir der Meinung, dass dieser ehemalige Schnellboothafen der Nationalen Volksarmee für die Sport-/Kleinschiffahrt notwendig ist und man hier -genau wie bei uns- mit der Natur im Einklang leben kann.

Der Rettungskreuzer braucht ohnehin möglichst kurze Wege zur Rettung von Menschenleben und gerade hier am Darß ballen sich Einsätze vor den Stränden der großen Campingplätze, bei der Großschiffahrt in der nahen Kadettrinne sowie der Kleinschiffahrt vor der Küste.

Wir waren vor Ort und dieser Zwischenstopp vor der anschließenden Segeletappe nach Kühlungsborn hat uns gut getan. Ekkehard Papke



Tertius Regatta 2013

von Hargen Johannsen

Auch dieses Jahr waren Husumer Segler wieder bei der Tertius-Regatta dabei. Allerdings nicht mit vergleichbar starker Vertretung wie im letzten Jahr, sondern nur mit 2 Booten im Regattafeld von insgesamt 15. Die Husumer Boote waren "Dieksand" und "X-mal". Zur Verstärkung der Nordfriesen war noch "Mucki" vom Nordstrander Wassersportverein angereist.

Wie immer werden an 3 Tagen die Regatten ausgetragen. Als abzusegelnde Kurse stehen für die 3 Tage unterschiedliche Bahnen fest, die nach Windrichtung und -stärke erst am Morgen bzw. vor dem Start bekannt gegeben werden.

Für Freitag war der Start um 10:30 Uhr festgelegt, was wegen der Tiede dieses Jahr ein moderates Aufstehen bedeutete. Nach gemeinsamen Frühstück in der Bootshalle ging es auf die Boote und um 9:00 Uhr aus dem Hafen. Bei Wind SSW um 4 entschied die Regattaleitung sich für das Y, das bedeutet nach Start vor dem Molenkopf von Büsum zuerst in die Norderpiep, dann zurück und einen Schenkel in die Süderpiep und zurück ins Ziel.

Bei der Windstärke alles einfach zu händeln. Trotzdem spannende Duelle sowohl an der Kreuz als auch vor dem Wind. Da wir in unterschiedlichen Gruppen segeln, kann ein Luv-Kampf mit einem Mitsegler aus der anderen Gruppe schnell mal das Durchlaufen eines Konkurrenten in Lee bedeuten. Aber abgerechnet wird zu Schluss. Für uns war es in diesem Jahr etwas spannender, da wir mit drei X-99 noch eine interne Gruppe bildeten.

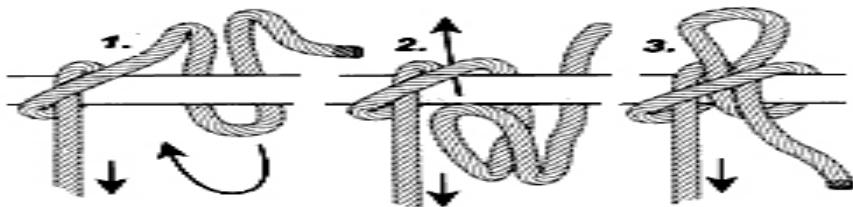
Die Preisverleihung erfolgt jeden Abend für die gesegelten Bahnen für ORC und Yardstick und für alle Boote eine gemeinsame Verrechnung über Yardstick. In unserer Gruppe und auch über alles gewann die "Lejon", eine Bavaria 44 - unschlagbar mit der Yardstick-Einstufung. Gleich danach gefolgt von der "Diexsand".

Am Sonnabend wurde dann um den Tertius gesegelt. Start weder um 10:30 Uhr mit Kurs Süderpiep, diesmal ganz raus fast zur Ansteuerungstonne, dann hoch zur Norderpiep und wieder ins Ziel vor dem Molenkopf Büsum. Bei Südwest 3 erst eine Kreuz mit langem Bein und dann ein schöner Spi-Kurs ins Ziel. Bei besten Wetterbedingungen mit Sonne pur beste Segelbedingungen.

Reihenfolge bei der Preisverleihung fast wie am Vortag mit dem deutlichen Hinweis, dass die "Lejon" wegen des deutlichen Vorsprungs im nächsten Jahr aufsteigen darf, aufsteigen in eine niedrigere Verrechnung. Wir konnten an diesem Tag den X-99 Pokal in Empfang nehmen, den wir allerdings erst zur Helgoländer Herbstregatta von der "nix mit X" ausgehändigt bekamen. Dieses Jahr wurde der Pokal für die Norddeutsche Clubmeisterschaft bereits in Husum von unserem Team sicher verteidigt werden.

Am Sonntag ging es dann um die Wurst. Start um 10:00 Uhr. Diesmal Wind SW 6-7. Das lässt Böses ahnen für die Rücktour nach Husum - aber bitte keine Wiederholung des Abnickers vom letzten Jahr. Die abzusegelnde Bahn ist etwas spannender aus der Rundtörn um den Tertius und bietet unterschiedliche Windbedingungen. Aber wie letztes Jahr wurden keine bunten Tücher gesehen.

Nach Zieldurchgang ging es kurz in den Büsumer Hafen. Dort erhielten wir die verdiente Wurst und einen kurzen Schnack. Regatta-Besatzung von Bord, Überführungscrew bleibt da und schlägt lieber die Sturmfock an. Besser ist das. Die Tertius-Regatta ist allein schon wegen der 3 Tage Segeln etwas anspruchsvoller. Es hat wieder viel Spaß gemacht und nächstes Jahr kommen wir gerne wieder.



Goldener Kompass

von Ekkehard Papke



Auszeichnung am 2. November 2013 im Rathaus zu Bremen, 1. v. l. Ekkehard Papke.

Im Rahmen der Langfahrtunternehmung „Nordatlantik Rund“ sollte das „Wappen von Bremen“ wieder in den hohen Norden gesegelt werden. **Rainer Persch** hat die Herausforderung angenommen, mit dem „**Wappen von Bremen**“ gegen Wind und Wetter von Bremerhaven zur amerikanischen Ostküste zu segeln. In drei Etappen und nach 34 Tagen wurde am 7. Juni 2013 Newport erreicht.

An Bord waren insgesamt dabei: Gert Bussenius, Dirk Charlier, Svend Hinsch, Steffen Krohn, Rolf Mensching, Torsten Messer, **Ekkehard Papke**, Hendrik Paul, Dietfried Schiel, Ingo Schubert, Heinz Steffens, Markus Stender, Armin Wiegering, Tobias Wilz, Rasmus Zalewski.

Eine Atlantiküberquerung von Ost nach West, wie sie der Gründungspräsident der SKWB, Hanns von Lottner im Brückenbuch von 1938 so eindrücklich schildert, hat Rainer Persch schon immer fasziniert. Diese anspruchsvolle Route, bei der es den nach Osten setzenden Golfstrom sowie die frischen, im Frühjahr vorherrschenden Winde aus westlichen Richtungen auszusegeln gilt, war für Rainer Persch schon länger ein großes Ziel. Dieses Jahr, genau 75 Jahre nach dem SKWB Transatlantik-Törn von 1938, war dazu besonders passend.

Die Reise stellte die Crew vor verschiedene Herausforderungen durch wechselnde Wetterbedingungen: So gab es ruhige Segeltage dank eines ausgedehnten Hochdruckgebietes, aber auch dichten Seenebel. Kurz hinter Cherbourg bekam die Crew für einige Tage die Rückseite eines ausgedehnten Sturmtiefs mit west-südwestlichem Wind zu spüren, der zu einer mühsamen Kreuz entlang der bretonischen Küste zwang. Weiter nach Brest fällt das Barometer innerhalb weniger Stunden um 10 Hektopascal und üble Seen aus NW bei 30 Knoten Wind machen das Leben an und unter Deck beschwerlich.

1100 nm vor der nordamerikanischen Küste verlor das mittlerweile durchquerte Azorenhoch an Einfluss und kleinere Tiefdruckrinnen sowie die Auswirkungen des Golfstroms konfrontierten die Crew mit starken Regenfällen und Wind aus

südwestlichen Richtungen. Um den starken Gegenstrom aussegeln zu können wurde der Kurs deutlich über den 40. Breitengrad nach Norden abgesteckt.

Am 30. Mai zieht eine massive Front durch und es wird sogar die rote Sturmfock gesetzt. Als auch das nicht mehr reicht, wird mittags bei 48 kn Wind und inzwischen furioser See beige dreht.

Die letzten Meilen vor Newport konnten dann letztlich bei ruhigem Wetter und sternklarer Nacht gesegelt werden und Newport wurde sicher ohne Schäden an Schiff oder Mannschaft erreicht. Diese Reise mit anspruchsvoller Navigation und gegen Wind und Strom verdient es, mit dem Goldenen Kompass ausgezeichnet zu werden.

Papierboot-Regatta

von Jörg Hansen

Die Idee entstand beim Molenfest auf Amrum . Dort gibt es so eine Regatta schon seit Jahren und ich war der Meinung, so eine Attraktion würde auch die Hafentage als weitere maritime Veranstaltung bereichern. Darum machte ich im Winter 2012 den Vorschlag, eine Papierbootregatta durchzuführen. Die Hafenevent GmbH war sofort begeistert und ich bekam, den Auftrag, so eine Regatta zu veranstalten. Eine gewisse Erfahrung hatte ich ja aus unseren Optiregatten und so nahm ich den Job an. Die Husumer Nachrichten wurden als Sponsor gewonnen und haben mehrmals im eigenen Blatt für die Teilnahme geworben.

Es wurden von der HN 3 Preise a 100 € Veranstaltungsgutschein ausgesetzt für

- das schönste Boot
- das schnellste Boot
- den spektakulärsten Untergang

Es gab vor der Regatta viele Skeptiker, die geglaubt haben, die Boote würden sofort sinken und ggf sogar die Crew gefährden – allen voran unser Hafenmeister. Wir konnten aber allen Bedenken zum Trotz die Veranstaltung im Aussenhafen durchführen (lieber wäre mir der Binnenhafen gewesen).

Es haben 6 Boote teilgenommen, davon drei aus dem Umfeld unseres Vereins und ein Boot der HN.

Dieses Boot war sehr klein und konnte mit der Redakteurin aus Husum nur 2 Meter absolvieren .



Die Boote aus dem HSrV „Pappearl“ mit Mia Christiansen und Lars Ebel und „No Name“ mit Tilo Petersen und Hendrik Kuhse und „Unsinkbar II“ mit Jacob Stümke und Gonne H. (Bauingenieure Gyde und Ihre Freundin Wencke) haben sich toll geschlagen.

Das Schnellste Boot war jedoch das „blaue Boot“ mit dem einzigen erwachsenen Teilnehmer und das schönste wurde die „Aida Pappe“ .

Von dem kräftigen Westwind profitierten der Katamaran „Pappearl“ und die „Unsinkbar II“ durch die große Windangriffsfläche. Leider zerlegte sich der Katamaran, was dann aber zum spektakulärsten Untergang führte und damit zum Ticketgutschein. Gonne und Jacob konnten dann beim Kurs zurück ihr recht einfaches Rigg nicht zum Kreuzen einsetzen und es war aber auch zu stabil, um es einfach zu knicken. Daher konnten Sie das Race nicht für sich entscheiden. „Unsinkbar 2“ war aber nach der Regatta noch so seetauglich, dass der GL noch TÜV bis zur Schleuse gegeben hätte.

Ausprobieren konnten wir die Boote ja alle nicht und insofern bin ich als Initiator und Mitveranstalter stolz darauf, was die Husumer auf Anhieb zustande brachten.

Bleibt abzuwarten, wie sich das bei dem großen Zuschauerinteresse und Medienecho im nächsten Jahr weiterentwickelt?

Dit und Dat

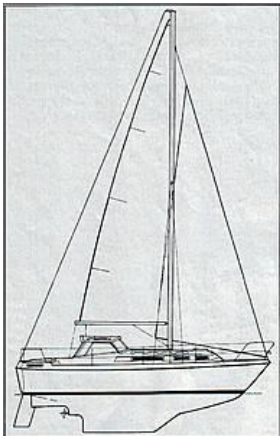
Muscher Blatt ist am 16. August Opa geworden.

Swantje hat eine kleine Charlotte Luisa.

Wir gratulieren von ganzem Herzen.

Suche Teeliebhaber für Sammelbestellung von Darjeeling/Grünem Tee aus ökologischem Anbau!

Bitte melden bei **Klaus „Tedje Wind“**, 04841/9790970



Bootsbewegungen 2013

Sonni & Heiko Cunze haben ihre „Pella“ verkauft. Sie segeln seit diesem Sommer eine Mascot 910. Der Schiffsname ist „Malwida“.

**Wir wünschen Schiff und Besatzung
„Allzeit gute Fahrt und
immer eine glückliche Heimkehr!“**

Aus der Nachbarschaft

Hallig Hooge

Rückblick auf 2013:

Es begann auf der Jahreshauptversammlung im Februar mit einem Knall: Erstmals wird eine Frau zur 1. Vorsitzenden gewählt. Wenn das man gut geht!?

Gertrude (genannt Tutje) von Holdt heißt die neue Chefin!

Nichts desto trotz gingen Pfingstsonnabend unter bewährter Begleitung des Kutters „De Likedeelers“ 14! Segelboote auf Helgolandregatta. Unter weniger und mehr Wind, dafür aber umso grauer, kamen alle unbeschadet an. Es war wieder ein erlebnisreicher Törn!

Im Juli dann das Schleusenfest. Auch in diesem Jahr wieder unter großer Beteiligung der Husumer Optimisten. Regatten und Tauziehen wie immer sehenswert und spannend. Wenn auch das Wetter durchwachsen war, aber erträglich, war die Stimmung nicht nur erträglich, sondern sehr schön. Fazit: Es riecht nach Fortsetzung. Im Sommer gab es so manchen feucht fröhlichen Grillabend am Seglerhaus, wobei der Heimweg dann doch manchmal mit dem einen oder anderen Stolperstein aufwartete. Aber sie waren schön, diese Abende.

Im Oktober ging es dann mit 3 Booten, besetzt mit 13 Kindern, Frauen und Männern bei wunderschönem Herbstwetter nach Langeneß. Ein gelungener Saisonabschluß!

Noch eine gute Nachricht: Es gibt neue Liegeplätze. Die sog. Sturmbrücke der „Annemarie“ wurde um 6 m verlängert und lädt ein.

Ausblick:

Wir werden auch 2014 die Zubringerregatta zur Helgoländer Nordseewoche ausrichten und hoffen auf rege Beteiligung.

Und natürlich gibt es eine Neuauflage des Schleusenfestes und zwar am 26. Juli.

Das war's vom HSCH mit den besten Wünschen für eine gute nächste Saison.

Eure Tutje

Pellworm

01.03.13: Jahreshauptversammlung PYC bei Dörte. 20 Mitglieder waren anwesend.

Nach den Wahlen setzt sich der Vorstand wie folgt zusammen:

Geschäftsführender Vorstand:

1. Vorsitzender Kurt Kossatz
 2. Vorsitzender Johann Nommensen
- Kassenwart Claus Stock
Schriftführer Peter Meyn

Erweiterter Vorstand:

- Brückenwart. Günter Behnke
Jugendwart. nicht besetzt,
Umwelt und Naturschutz: Ingo Buchwald

Kassieren Liegegeld und Betreuung Bootsgäste: Dieter Strehse

05.03.13: Unser Gründungsmitglied Hans Back ist nach längerer Krankheit kurz vor seinem 80. Geburtstag verstorben. Für den PYC ein großer Verlust, denn Hans war unser aktivstes Mitglied. Er hat mit seinem Motorboot Angela unzählige Langfahrten in Nord und Ostsee gemacht.

24.04.13: Der erste Gastlieger, Jan Mayen mit Peter & Lischen vom HSrV, macht am Steg fest und hat sich damit den PYC Stander verdient.

05.10.13: Beginn der Hafensprielräumung durch Schlepper „Dirk“.

Vor dem Bootssteg wurde durch die „Dirk“ etwa 1mtr abgebaggert.

Im Frühjahr (März/April) wird ein Grubbelbagger die Boxen $\frac{1}{2}$ - $\frac{3}{4}$ mtr. ausbaggern.

Gleichzeitig wird die „Dirk“ die Schlickmassen mit der Egge wegräumen.

Danach wird man den Steg etwa 1 – 1½ Stunden eher anlaufen können.

Termine 2014: 18. Juli 1. Bootskorso

27. Juli Hafenfest

15. August 2. Bootskorso

Allen Husumer Seglern eine gesegnete Weihnachtszeit und eine gute nächste Saison.
Euer Kuddi



Nachruf



Der Husumer Segler-Verein trauert um Wiebke Heer.

Am 12. November 2013 verstarb unsere Segelkameradin Wiebke kurz nach ihrem 55. Geburtstag.

Es waren ihre Eltern Karen und Johannes Ortmann, genannt "Lone", die Wiebke schon in Kinderzeiten an den Segelsport herangeführt hatten.

Nach dem Tode des Vaters

übernahm sie zusammen mit Christoph im Jahr 1983 das Familiensegelboot "Lone". Seit dem haben Wiebke und Christoph ihre Freizeit und ihren Urlaub dem Wasser und dem Segelsport gewidmet. Kaum ein Wochenende ließen sie aus, wenn es um Fahrten nach Pellworm, Amrum, den Halligen oder auch Helgoland ging. Wurde zunächst das heimatische Revier auf Sommertouren intensiv erkundet, folgten später weite Reisen u.a. nach Holland, Dänemark und Schweden.

Besonders erwähnenswert ist eine dreimonatige Segelreise 2009 nach Schottland, Irland, England und zurück. Es folgte eine Überführung der "Vinzenz" im Jahr 2011 von England über Portugal nach Südspanien. Zusammen mit einigen unserer Segelkameraden unternahmen Wiebke und Christoph mehrere Chartertörns in die Türkei, Griechenland und Italien.

Wiebke hat mit ihrem klaren Wesen, ihrer Zielstrebigkeit, ihrem Humor und ihrem Mut über Jahrzehnte das Vereinsleben mit geprägt. Immer war sie hilfsbereit und wegen ihrer fröhlichen Art im Verein beliebt.

Wir werden sie vermissen.

Des Schiffsjungen Weihnacht

Er wollte fort - hinaus - hinweg -
die Welt in ihrer Schönheit sehen.
Nun steht er traurig oft auf Deck
und hört den Wind im Segel wehen,
und hört, wie rauschend hoch am Kiel
die wilden Meereswogen quellen ...
So fern die Heimat, fern das Ziel,
und ringsum nichts als Wellen - Wellen. -
... Und heut' ist heil'ges Weihnachtsfest -
jetzt läuten sie daheim die Glocken.
Ob sich ein Christfest denken lässt
auch ohne weiße Winterflocken?
Daheim jetzt der Bescherung Glück,
bei Tannenduft und Lichtgefunkel -
Und hier? - Er kämpft den Schmerz zurück
und flüchtet in der Kojen Dunkel.
- Dort sucht er lang im Kasten nach,
bis er den kleinen Zweig gefunden,
den er vom letzten Christbaum brach,
daheim in frohen Weihnachtsstunden.
Braundürre Nadeln knistern leis -
er starrt und starrt - und Tränen blinken,
dann neigt er tief sich auf das Reis
den trauten Waldgeruch zu trinken.
- Eintönig, unablässig rauscht
das Weltmeer an des Schiffes Planken.
Der Knabe hört es nicht. Er lauscht
auf andre Klänge in Gedanken.
Er hört in klarer Winterluft
das "Stille Nacht" die Seinen singen -
ihn trug des Tannenreises Duft
Zur Heimat auf der Sehnsucht Schwingen.

Alice von Gaudy 1863 - 1929



Made in Norway



Stressless® Home Office

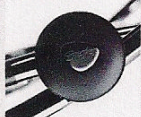
THE INNOVATORS OF COMFORT™



www.stressless.de



Das Original



Gleitsystem

Patentiert



Nackenstütze

Gestell+Funktion



10 Jahre Garantie

Wir haben über 40 Jahre gebraucht, um den Sessel mit dem ultimativen Comfort anbieten zu können. Jetzt präsentieren wir mit Stressless® Home Office den ersten Bürosessel, in dem sich Ihr Körper bereits erholt, während Ihr Kopf noch arbeitet. Nutzen Sie Effizienz in ihrer komfortabelsten Form.



Nur echt mit der Stressless® Marke!

Diedrichsen

EINRICHTUNGS PARTNER RING
EINRICHTUNGEN

Einrichtungcenter Diedrichsen GmbH · Industriestrasse · 25813 Husum

Tel. 0 48 41 / 96 70-0 · Fax: 96 70-33 · info@diedrichsen-einrichtungen.de


Öffnungszeiten: Montag – Freitag: 9.00 – 18.00 Uhr

Samstag: 9.00 – 13.00 Uhr · 1. Samstag im Monat: 9.00 – 16.00 Uhr



Weltweiter Spielraum
für Ihre spontanen Ideen.

 Nord-Ostsee
Sparkasse

Mit rund 1.300 Beschäftigten, 3 Hauptstellen sowie 66 Filialen und 41 SB-Centern setzt sich die Nord-Ostsee Sparkasse für die Menschen in unserer Region ein. Wir engagieren uns für eine dynamische Wirtschaftsentwicklung, fördern Sport und Kultur und stehen unseren Kunden mit kompetenten Beratern bei allen Finanzfragen zur Seite.  **Direktservice 04841 8998-55 55 oder www.nospa.de**