

Vereinszeitschrift des Husumer Seglervereins
46. Ausgabe



TRÖTE

2014

Splish

Splash ...

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: Thomas Ebel Tel.: 04841-937 3034	Kassenwart: Christian Melzer Tel.: 04841-772 270
Takelmeister: Günter Hirschbeck Tel.: 04841-73 787	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 Iben
mail@hsrv-husum.de

Postanschrift:

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

Bankverbindung

Husumer Volksbank
KtNr. 4041089
BLZ 217 625 50

Ältestenrat: Jörgen Bruhn, Christoph Heer, Fred Lorenzen, Klaus Nachtigall, Ekkehard Papke

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,
... was für ein schöner Segelsommer !

Über das Wetter konnte sich in diesem Jahr kaum einer beklagen und ganz besonders nicht die Segler. Für alle, die im Sommer längere Reisen auf Nord- oder Ostsee geplant hatten, gab es ideale Bedingungen, auch wenn sie für mehr Meilen oft die arabischen Segel zu Hilfe nehmen mussten. Aber auch in unserem Revier ließ es sich im Sommer bestens aushalten.

Die Aktivitäten des LKN im Husumer Hafen zur Beseitigung von belastetem Schlick vor dem alten Werftgelände beeinträchtigten die gewohnte Erreichbarkeit des Hafens und verzögerten sich bis in den Juni hinein, so dass wir uns gezwungen sahen, unsere Heverregatta in diesem Jahr abzusagen. Schade, denn bei immer weniger Beteiligung begeisterter Regattasegler in unserem Revier ist die Heverregatta ein wichtiger Meilenstein zum Erhalt des seglerischen Wettkampfes. Aber auch ohne unsere Regatta konnten wir ein schönes vereinsinternes Sommerfest erleben.

Mit unserem Wunsch zur Erweiterung der Pachtfläche für neue Liegeplätze konnten wir beim LKN auch in diesem Jahr kein entsprechendes Gehör finden. Wir werden aber nicht aufgeben und im nächsten Jahr die Aktivitäten fortsetzen.

Bei unseren Jüngsten im Verein ist die Segelbegeisterung weiter ungebrochen und neben den vielen Optimisten steigt die Anzahl der Jollen kräftig an. Die Aktivität der Jugendgruppe insgesamt kann sich weiterhin im Vergleich zu anderen Vereinen durchaus sehen lassen und die Teilnahme an weiteren Regatten steigert den sportlichen Ehrgeiz und schafft Freunde auch über die Vereinsgrenzen hinaus. Bei den Regatten im Revier und darüber hinaus konnten die Husumer wieder viele Titel ersegeln. Herzlichen Glückwunsch.

Ich wünsche eine frohe Weihnachtszeit, einen guten Rutsch ins neue Jahr, eine schöne Segelsaison 2015 und beste Gesundheit.

Herzliche Grüße

Euer

7örööö. . .

Jugendarbeit in 2014	Jörg Hansen	5
Ein neuer Plotter auf „Dieksand“	Ekkehard Papke	8
IDJM 2014 in Wyk auf Föhr	Torge Erichsen	10
Sommertour 2014 der ‚Tedje Wind‘	Rosi & Klaus Nachtigall	12
Hallig Hooge Rückblick 2014	Gertrude von Holdt	18
Optis in der „Glitsche“	Gonne Hansen & Jacob Stümke	19
„Quo Vadis“	Heike Krüger	20
Hart am Wind!	Thore Koritzius	24
Was bitte sind Böen 8	Matthias Schenke	25
Neue auf der Eider	Gyde & Friederike	29
Fleming & Jan berichten über 2014	Flemming Burmeister & Jan Rost	30
Hallo Echo!	Torben Knappe, boatoon.com	31
Erneuerung des Brennstofftanks	Klaus Nachtigall	34
die Sache mit dem Biodiesel	Muscher Blatt	35
Geschwaderfahrt 2014	Matthias Schenke	37
Ein besonderer Start zur Sommerreise 2014	Ekkehard Papke	40
Regatta Friedrichskoog 2014	Lasse Clausen	43
Der Teppichboden	Matthias Schenke	44
Entwicklung von Segelmaterialien	Jörg Müller-Arnecke (Auszug)	47
Vorderes Querstrahlruder	Matthias Schenke	50
Bootsbewegungen 2014		51
Nachruf		53
Anlegemanöver	unbekannter Verfasser	54
Zum Ablachen	Matthias Schenke	54

Jugendarbeit in 2014

Wir begannen die Saison mit unserem Frühjahrstraining in Friedrichstadt am 23.-25.Mai 2014 für Optis und 420er Jollen mit 20 Kindern u Jugendlichen.

Der Wyker Yachtclub und Schlüttsiel mit dem HSRV konnten 2 externe Dozenten

vom Landesseglerverband aus Kiel für das Training am Sonnabend gewinnen.

Es gab eine Opti-Anfänger Gruppe , Profis und die 420er Segler.

Das Training war lehrreich und dadurch, dass die Föhler so gut im Grillen waren, war auch die Versorgungssituation sehr gut.

Ein Highlight für mich war der Spinnackergang der 420er von Friedrichstadt

nach Schwabstedt am Sonntag bei Traumwetter.

Zu Pfingsten hat ein kleiner Teil der Jugendabteilung erfolgreich an der Zubringer-Regatta von Hooge auf der Gyde nach Helgoland teilgenommen.

Am 05.07. haben 3 Opti-Segler aus Husum an der Kreismeisterschaft in der besten Gruppe (Gruppe B) teilgenommen und wir stellen überraschenderweise

- seit 5 Jahren in Folge - wieder den Kreismeister. Es hat meines Wissens nach nie einen jüngeren Kreismeister als Gonne Hansen mit 9 Jahren (und Kapitänsmütze) gegeben. Den dritten Platz (NF) belegte Paul Essenberger.

Unsere Hafentageregatta 09.08.2014 war vom Wetter her ein Fiasko. Der Wind war derart stark, dass nur 3 von 11 Optis die Regattabahn im Aussenhafen abgesegelt sind: Zum zweiten Durchlauf sind nur 4 Optis angetreten. Die Sicherheit für die Teilnehmer war Dank der zupackenden Hilfe der Familie Reinhold und anderer Eltern immer gegeben. Sieger wurde Thore Koritzius vor Paul Essenberger und Lasse Clausen.





In der letzten Sommerferienwoche haben 4 unserer Kids an einer stürmischen und regnerischen Opti-Woche in Friedrichstadt teilgenommen.

Im August waren wir mit 4 Opti-Kids zur DOM in Friedrichskoog, wo unsere Segler in dem schon erstaunlich flachen Hafen sportliches Segeln zeigten.

Von 13 Seglern belegten nach 8 Läufen Lasse Clausen den ersten Platz, Gonno Hansen Platz 2 und Paul Essenberg den 4ten. Mathilda Gotthold belegte bei Ihrer ersten Regatta einen beachtlichen 8ten Platz.

An einem Mittwochnachmittag im September unternahmen wir einen sportlichen Ausflug mit 3 Optis von

Tönning nach Schülup.

Paul Essenberg, Leve Nissen, Mathilda Gotthold und Lukas Peters absolvierten in 2014 den Jüngstenschein.

Unsere 420er nahmen dieses Jahr mit der Black Pearl 2 mal an Eider Regatten teil und gewannen die Regatten jeweils über alles auch vor allen Yachten (Seglerinnen Gyde Hansen, Friederike Rost ..) An der Schleiboot-Liga nahmen sogar 2 unserer 420er an 2 Wochenenden teil und waren auch erfolgreich.

Außerdem war „Black Pearl“ noch bei einem 3tägigen 420er Regatta-Training in Malente mit dem Trainer, den wir bereits beim Frühjahrstraining in Friedrichstadt schätzen gelernt haben. Beendet wurde das Training mit der Teilnahme an der Clubregatta auf dem Kellersee.



„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**



Ein neuer Plotter auf „Dieksand“

Es war Ende Dezember 2013 als ich erfuhr, dass ein Vereinskamerad im UKE in Hamburg eingeliefert worden war, 100 Seemeilen von unserem Segelrevier entfernt. Nun wohne ich nicht weit davon entfernt und entschloss mich spontan zu einem Besuch. Das Gelände des Universität Krankenhauses ist riesengroß und mit vielen einzelnen Gebäuden und Stationen versehen. Navigieren nicht möglich aber immer wieder nach dem Weg zum Ziel fragen zu einer Station in der 5. Etage. Hier endlich angekommen hörte ich bekannte Stimmen und gesellte mich zu vier Segelkameraden unseres Vereins. Der bevorstehende schwere Eingriff wurde ausführlich erläutert, diskutiert und sollte nach dem System Buddelschiff ausgeführt werden. Unter dieser filigranen Technik konnten wir uns vorstellen was anlag und auch zu Seefahrtsgeschichten überleiten. Mir saß geballtes nautisches Wissen gegenüber und was lag da näher, als hier einen Rat einzuholen.

Das Navigationsgerät auf unserer „Dieksand“ war nicht mehr zuverlässig. Ein update half nicht und die elektronische Fachwelt benutzte Begriffe wie Steinzeit. Es legte manchmal aus welchen Gründen auch immer die Arbeit nieder aber dann zur Unzeit. Was sollte ich tun? Ein neues Gerät einbauen aber mit automatischem Schiffserkennungssystem (AIS) so lautete der Rat der Runde. Es soll aber nicht nur Schiffsdaten empfangen sondern auch senden können.

Das Ziel war also klar definiert und nun auch die günstigste Zeit zum Umrüsten. Über einen Sea Talk - Datenbus wurden Tiefen-, Wind- und Geschwindigkeitsmessungen mit dem neuen Gerät vernetzt. Insgesamt war alles zum Abklappen fertig.

An Christoph, Klaus, Peter und Rüdiger ein Dankeschön für Euren professionellen Rat. Zum Schluss die Frage - welche Strecke hat das neue Navigationsgerät der „Dieksand“ in der Segelsaison 2014 registriert? 1452 nautische Meilen „over ground“.

Im UKE ging alles schneller. Als in den ersten Tagen des neuen Jahres der erwartete Anruf kam, eilte ich zum Krankenhaus, durfte eine große Segeltasche und einen munteren Patienten empfangen und beide nach Husum bringen.

Die Operation System Buddelschiff und den Plotter auf „Dieksand“ zu erneuern – beide Eingriffe waren erfolgreich, worüber ich mich sehr freue.

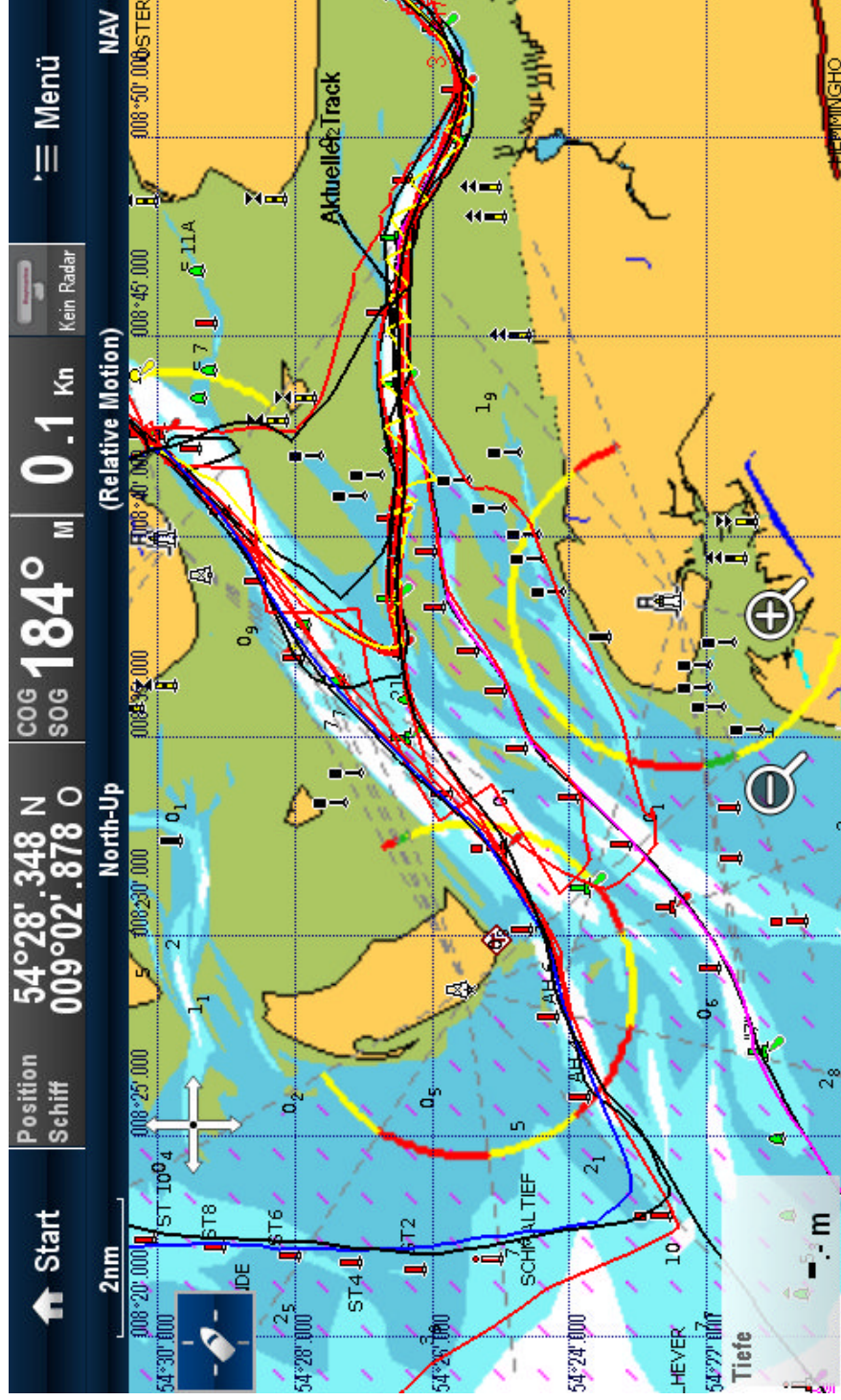


DER SKIPPERMARKT
HUSUM - NORDSEE

Wir bieten Ihnen ein vielfältiges Angebot ...

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

Marienhofweg 129 - 25813 Husum - Tel. 04841/74983



Die bunten Striche im Heimatevier sind Kurse von „Diessand“
mit umweltfreundlichem Segelantrieb

IDJM 2014 in Wyk auf Föhr

Ich verbrachte, nachdem Papa und ich in Akkordarbeit Frida fertiggestellt hatten, meine Ferien auf Föhr. Schon während der Arbeiten an der kleinen Hurley 22 hatten wir jeden Tag Sonnenschein und teilweise über 40 Grad im Schiff!

Als es dann schwamm ging es nach Föhr, dort angekommen wurde direkt am nächsten Tag mit dem Training für die deutsche Meisterschaft begonnen, welche nur noch drei Wochen entfernt lag. Da mein Vorschoter keine Zeit hatte und während der Meisterschaft bereits wieder zur Schule musste, bekam ich Ersatz aus unseren eigenen Reihen.

Einziges Problem, auch Nelson war Steuermann und kannte in der Fock eigentlich nur die Windfäden und das Spifall, was er sonst bediente. Zudem hatte er noch nicht allzu viel Erfahrung, aber das sollte sich ändern.

Wir starteten also ins Training. Die Großwetterlage war perfekt, Sonnenschein, 25-30 Grad Lufttemperatur, 21 Grad Wassertemperatur und jeden Tag um die 12 Knoten Ostwind.

Die ersten Tage waren hart für uns beide, Nelson musste sich an das permanente Einstellen der Fock gewöhnen und auch das Spisekeln lernen. Allerdings muss ich dazu sagen, dass wir es nach zwei Tagen und damit nur sechs Stunden gemeinsamen Segelns schafften, den Spinnaker nach nur 15 Sekunden zum Stehen zu bringen und auch in den Halsen den vollen Druck im Segel zu behalten. Ausbaufähig!

Wir trainierten wirklich jeden Tag. Das Schöne daran, dass wir ja eigentlich bei jedem Wasserstand los konnten. Wie schon erwähnt, hatten wir super Wetter, welches sich auch die ganzen drei Wochen hielt.

Dann pünktlich zur internationalen Deutschen Jugendmeisterschaft dachten wir, dass Windfinder etwas verwechselt haben musste. Angesagt war Regen und in der Spitze bis zu 37 Knoten Wind! Selbst wenn der Wind in den Bereich fallen sollte, in dem es erlaubt ist zu starten, wäre das viel zu viel Wind für uns, da Nelson 25 Kilo leichter war als mein üblicher Schotte und ich dadurch einen ganz anderen Trimm fuhr.

Am ersten Tag des Piraten Cups, der am dem Wochenende vor der Meisterschaft stattfand, wurden alle Wettfahrten abgebrochen und auf den nächsten Tag verschoben.

Dann am nächsten Tag 25 Knoten in der Spitze 28. Es durfte gestartet werden, allerdings zu viel für uns... Also hieß es früh morgens runter an den Hafen, Trimm verändern, alte Segel aufziehen (alt ist in diesem Fall relativ) und darauf hoffen, dass der Wind abflaut. Schon bei der Fahrt zum Regattagebiet merkten wir, dass wir einen entscheidenden Nachteil hatten, da wir nie die Gelegenheit gehabt hatten bei diesem Wind zusammen zu segeln. Selbst Starkwindtrimm, flache Profile und der komplett gefierte Traveller brachten nichts. Doch wir fuhren alle Wettfahrten mit, auch wenn wir kaum mehr das Wasser aus dem Boot bekamen, weil wir von einer in die nächste Welle führen.

Am Montag begann dann die Meisterschaft, der Wind hatte allerdings wieder aufgefrischt und wir mussten drinnen bleiben. Der einzige Lichtblick für uns an diesem Tag war, dass uns der Sponsor unseres Bootes einen neuen Satz Segel schenkte. Fraglich war nur ob wir diesen bei den vorherrschenden Winden überhaupt fahren

konnten. Trotzdem war die Freude groß.

Auch am zweiten Tag keine Besserung in Sicht, deshalb ging es runter an den Hafen um das Boot zu verbessern.

Am Mittwochabend konnten wir dann erstmals aufs Wasser und zwei Wettfahrten segeln.

Für viele war der Strom ein großes Problem, dadurch konnten wir einige Plätze gutmachen.

Am letzten Tag wurden vier Wettfahrten bei moderaten Bedingungen gesegelt, mit den sechs Wettfahrten war die Serie für eine Meisterschaft dann auch komplett und offiziell!

Abends wurde gegrillt und danach die Preise verteilt, anschließend folgte natürlich die Meisterfeier. Deutscher Meister sind zwei Kieler Segler.

Wir konnten die Serie mit einem nicht sehr zufriedenstellenden 20. Platz von 28 Startern beenden. Da es allerdings nicht unsere Bedingungen waren und wir dem Wetter trotzen und alle Wettfahrten beenden konnten sind wir dennoch stolz auf uns!



Sommertour 2014 der ‚Tedje Wind‘

Waren wir letztes Jahr bis in den Oslo-Fjord nach Dröbak gesegelt, so soll es dieses Jahr wieder auf den Ostsee gehen. Wir haben uns eine weite Reise vorgenommen Richtung Baltikum: Dänemark, Schweden, die Aland-Inseln, Süd-Finnland, Estland sowie Lettland sind unsere Ziele. Seekarten und Handbücher sind vorhanden. Provianttechnisch haben wir jede Menge Konserven, Nudeln, Kekse etc., etc., schon in Husum an Bord. Tedje Wind ist technisch auf Stand, alle Aggregate funktionieren einwandfrei, Rettungsinsel und Schwimmwesten o.k..

Doch erstens kommt es anders und zweitens als man denkt!

Am Mittwoch den 21. Mai starten wir über Süderhafen, Helgoland, Cuxhaven bis nach Rendsburg. Leider müssen wir feststellen, dass immer etwas Diesel in der Bilge ist und da ich die Ursache nicht finde, entschließen wir uns über die Eider nach Husum zurückzufahren. Hier wird der Brennstofftank aus dem Vorschiff herausgeschnitten und durch einen neuen ersetzt. So liegen wir vom 3. bis zum 25. Juni in Husum, der



Fehler ist jedoch gefunden und wird hier der Kürze wegen nicht weiter beschrieben.

Am Donnerstag den 26. Juni geht die Reise dann über Pellworm, Helgoland, Brunsbüttel wieder nach Rendsburg. Die Nordsee-Seekarten sowie der Tidenkalender haben erst einmal ausgedient. Dort geht es unverzüglich auf den Schlippwagen, wir möchten nicht mit

Pocken am Rumpf auf eine lange Seereise gehen. Angenehm überraschend ist das magere Ergebnis, nur wenige der Kalktiere sitzen an Rumpf und Ruderanlage! So schwimmt Tedje Wind nach einer guten halben Stunde wieder, ich bedanke mich bei den hilfreichen Segelkameraden des Rendsburger Regatta Vereins!

Es geht weiter über Kiel und Spodsbjerg nach Vordingborg, auch hier waren wir schon einmal vor 36 Jahren.

Die Reiseplanung haben wir allerdings geändert! Aufgrund der verlorenen Wochen entschließen wir uns zunächst Richtung Kopenhagen zu laufen, dann werden wir weitersehen.

War das Wetter bis hierher geprägt von frischen Temperaturen und oft viel Wind, so kommen jetzt die dicken Klamotten ins Schapp und die kurzen Hosen raus, der Sommer kündigt sich an! Leider ist das verbunden mit viel Flaute und Gewittern.

So diekeln wir über die Fakse Bucht nach Rödvig, über die Köge Bucht nach Dragör sowie weiter nach Kopenhagen.

Hier finden wir im überfüllten Christianshavn mitten in der Stadt gerade noch einen Liegeplatz in einer Box, es ist mittlerweile brützig heiß. Kopenhagen ist zwar eine wunderschöne Metropole, beim Shoppen in der Stadt holt uns der lange unbekannte Lärm einer Großstadt wieder ein, wir kommen uns vor wie in einem Ameisenhaufen. Abends findet noch das Halbfinale der Fußball-WM statt, unsere Jungs müssen gegen Brasilien ran. In einer dunklen Eck-Spelunke findet sich ein kleiner illustrier Haufen aus Dänen, Schweden, Holländern und Deutschen ein, der sich das Geschehen ansehen will. Nach 20 Minuten steht es bereits 4 : 0! für GER und die Brasilianer scheinen immer noch nicht begriffen zu haben was eigentlich gespielt wird. So endet das Spiel 7 : 1 für GER, die Brasilianer sind am Boden und GER im Finale! Wir haben den nördlichsten Punkt unserer Reise erreicht, nach einem Liegetag geht es zurück nach Dragör, genug Rummel, Lärm & Großstadt, wir genießen wieder dieses beschauliche Plätzchen.

Unsere weitere Reiseplanung soll über Süd-Schweden und die Inseln hinter Bornholm Richtung ‚Meckpomm‘ führen, wir werden sehen. So geht es zunächst Kurs Falsterbo-Kanal, die ‚Tre Kronor‘ ersetzen den ‚Danebrog‘ in der Stb-Saling. Bei herrlichem Segelwetter geht es weiter an Trelleborg vorbei bis nach Gislövsläge. Wir müssen zwar noch einmal nach Dragör zurück, da ich etwas verloren habe, bei herrlichen Temperaturen und besten Segelwinden sind wir gleichwohl nach drei Tagen wieder in Südschweden. Es folgen Besuche in den Häfen von Abbekas und Skillinge bevor es dann Kurs Christiansö östlich von Bornholm geht, die Pölslerflagge ersetzt wieder die IKEA-Flagge.

Habe am Morgen einen Ölfleck auf dem Kajütdeck entdeckt, der Hydraulikzylinder des Baumniederholers hat sich verabschiedet! Da wir keine Dirk fahren wird das Fall des Topnanten dazu umfunktioniert, beim Setzen und Bergen des Großsegels absolut notwendig.

Im kleinen Hafen von Christiansö liegt schon ein buntes Gemisch aus dänischen, schwedischen, polnischen, holländischen und deutschen Booten, bei strahlendem Sommerwetter folgt ein Spaziergang über die Insel sowie über die Nachbarinsel Frederiksö. Jeder der in diesem Revier unterwegs ist darf diesen Besuch nicht verpassen.

Den östlichsten Punkt der Reise verlassen wir Richtung Hammer-Odde, der Nordspitze Bornholms. Je dichter wir an Bornholm rankommen fällt uns auf wie schön die Insel ist. Wir können dicht um Hammer-Odde herumfahren, sehen die



Leute an Land spazieren gehen. Klares Licht und gestochen saubere Farben, einfach prächtig! Der Weg an der Westküste entlang nach Rönne ist Formsache, wir finden wieder ein Plätzchen im Stadthafen wo wir 2006 schon gelegen haben.



Anlässlich unseres 34. Hochzeitstages werden beim Fischhöker Jungfruhummer sowie eine Lachsforelle geordert, das schmeckt ja zu dem kaltgestellten Champagner vorzüglich. Die Hochdruckwetterlage

bringt uns zwar tolles Sommerwetter, mit einem Kurs von 225° heißt es jedoch gen Sassnitz dieseln. Anders am folgenden Tag. Es weht mit NO 5-6, eine ruppige See steht vor dem Hafen. Mit gerefftem Groß und Fock eine Rauschefahrt gen Greifwalder Bodden, dann Kurs West gen Stralsund. Hier parken wir des Windes wegen rückwärts in eine Box. Es empfängt uns eine überwiegend prima restaurierte Hansestadt, wir wollen etwas bleiben. Verkehrsberuhigte- und Fußgängerzonen wechseln sich ab, das gefällt Einheimischen wie Touristen. So schlendern wir durch die Straßen und Gassen, sind angenehm überrascht über die Vielfalt der Läden und Geschäfte. Leider fährt uns ein Hamburger Segelkollege die Buglaterne ab, Ironie des Schicksals wenn man fälschrum in der Box liegt!

Nach einem Besuch in Barhöft geht es dann bei nordöstlichen Winden um 4 Bft Richtung Darßer Ort und weiter gen Warnemünde. Tedje Wind kommt an netten Berlinern im Alten Strom zu liegen. Seit 1990 kennen wir diesen Ort und waren bis dato auch immer begeistert, jetzt aber ist das ein einziger Fehlschlag! Massentourismus pur, Fischbude an Fischbude und so is(s)t auch das Publikum. Wir gönnen uns ein Essen beim Italiener, auch das



eine Pleite: unendliches Warten aufs Essen, völlig überteuert und ein miserabler Service. Wir sind einfach nur gefrustet!

So geht es am nächsten Tag mit wunderbarem Segelwind gen Westen Richtung Wismar. Beim Einfahren in die Wismarer Bucht legt der Wind merklich zu, Tedje Wind macht Rauschefahrt, wir erreichen die Stadt bei bruttiger Luft und Tropengefühl. Wismar selbst ist ein Besuch wert, genau so lebendig wie Stralsund, jedoch nur kleiner. Auch hier die Häuser in der Stadt überwiegend im alten Stil restauriert, im Hafengelände noch einige Brachflächen. So geht es nach 2 Liegetagen nordwärts gen Insel Poel. Wir umfahren das Naturschutzgebiet Walfisch im Osten, tausende von Schwänen haben hier ihre Heimat gefunden, ein seltener Anblick. Auf Poel besuchen wir die Häfen Kirchdorf und Timmendorf, beides kleine Kleinode, die Natur um uns herum ist traumhaft.

Timmendorf ist nun auch das Sprungbrett gen Ostküste Schleswig-Holstein, wir verlassen Mecklenburg. Wieder ein herrlicher Segeltag Kurs Nord Richtung Fehmarn Belt. Vor der Brücke müssen wir allerdings die Plünnen runternehmen, ein strammer Nordwest kommt uns entgegen. Die Fahrt unter der Brücke durch bis nach Heiligen Hafen ist eine reine Boltztour, steile kurze Wellen bringen ‚Grünes Wasser‘ an Deck, vielen Anderen geht es genauso. In Holy Harbour bewundern zwei ältere Herren unseren Hanseaten, sie hatten selbst früher einen 70BII. Bleibt noch vom letzten Tag auf der Ostsee zu berichten. Schiebt uns anfangs noch ein mäßiger Süd gen NW so heißt es gegen 13 Uhr mangels Wind dieseln bis nach Kiel. Dort angekommen besucht uns Peter Blatt und füllt unsere Weissweinbestände etwas auf, anschließend der obligatorische Gang zum vorzüglichen Schlachter. Zum Abschluss unserer Ostsee-Rundreise noch einen Grauen Burgunder auf der Thießen-Pier, tolle Stimmung!



Sonnabend, 02. August. Um 7 Uhr 30 haben wir bereits geschleust! Es gab eine privat Audienz mit zwei weiteren Segelbooten in der Schleuse! Bei Bikini-Wetter geht es den Kanal entlang, dann in die Eider und als wir um 19 Uhr in Süderstapel ankommen erst mal ins Wasser, es ist über 26°C! warm. Über Tönning geht es nun auf die Nordsee, Tidenkalender und ‚bunte‘ Seekarten übernehmen ab jetzt wieder die Regie. Das Fahrwasser der Eider bis zur Ansteuerung hat sich wieder massiv verändert, selbst die neuen Seekarten können wir vergessen. Unser Weg führt zunächst nach Helgoland, es heißt bunkern und verproviantieren.

Am nächsten Tag ist bei strahlendem Wetter ein Dünenspaziergang angesagt, Kegelrobbenbesuch am Weststrand, wir treffen noch auf einen Mitsiegler der Alexander von Humboldt mit dem ich 1992 über den Teich gegangen bin. Als wir nachmittags auf der Insel eintreffen ist der Südhafen wegen einer Bombenentschärfung abgesperrt, alle Menschen dürfen das Gelände nicht betreten, Schiffe und Boote dürfen nicht einlaufen. So versammelt sich eine illustre Truppe in der ‚Bunten Kuh‘ und nimmt es mit Humor. Es folgt das obligatorische Knieper-Essen im Störtebeker auf dem Oberland, absolut delikates.

Weiter geht's über Hallig Hooge nach Wyk auf Föhr, schlechtes Wetter verkündet DP07! Und so kommt es auch. Die derzeit hier stattfindende IDJM der Piraten, organisiert vom WYC und dem MSC aus Hamburg, muss an zwei Tagen abgesagt werden, zu viel Starkwind. Wir treffen noch auf zwei alte Freunde aus dem MSC die mich gleich für die Regattaleitung shanghaien. So sitze ich mit ‚Piwi‘ zusammen zwei Tage lang in einem kleinen Motorboot, wir kontrollieren das Geschehen am Luvfass. Der Wind ist teilweise immer noch heftig und nach jeweils 4 Wettfahrten täglich am Stück sind die Jugendlichen, unter ihnen Torge Erichsen und Nelson Petersen aus Föhr, abends ein bisschen platt. Lütten und ich genießen derweil das bunte Regattatreiben da wir es ja mit Jonny auch jahrelang mitgemacht haben. Nach 4 Tagen zieht es uns weiter, es soll nach Amrum gehen. Leider müssen wir feststellen, dass unser Schwert sich in Hooge festgesetzt hat, kreuzen nach Amrum gegen die Tide und den Westwind können wir knicken, es wird gedieselt.

Waren auf Föhr noch handige Temperaturen, jetzt kommen die langen Hosen wieder aus dem Schapp und die Bordheizung in Gang, zu dem heftigen Wind noch Schauer, Schauer, Schauer und die Wetterberichte melden auch nur West 6 Bft aufwärts mit Schauern und Gewittern!

Nach 5 ungemütlichen Liegetagen verholen wir uns bei gruseligem Wetter und vielen ‚schwarzen Wänden‘ innendurch über Pellworm nach Husum! Wir genießen noch einen schönen Abend mit Muscher zusammen bei Nino, Ende einer wunderbaren Sommertour 2014.

Kleines Fazit der Reise: In den 63 Reisetagen wurden 41 Häfen angelaufen und 1245 Sm zurückgelegt. Die Unterbrechung der Reise bzgl. des Brennstofftanks hat viel Zeit gekostet, die Entscheidung es in Husum zu machen war in jedem Falle richtig. Rasmus hat es dieses Jahr sehr gut mit uns gemeint, traumhaftes Wetter über Wochen, wir sehen entsprechend aus und fühlen uns auch so. Besonders angetan hat uns das Revier des Greifswalder Boddens, herrliche Natur, geschützte Gewässer und reichlich kleine Häfen. Bleibt u.a. auch noch festzuhalten dass wir überall auf nette, hilfreiche Mitstreiter getroffen sind.

Und nun schauen wir mal wo es uns nächstes Jahr ‚hintreibt‘.



„Tedje Wind“ Sommerreise 2014



Nächster Törn schon geplant?

N 54°27'14.400" E 8°57'57.599"

**Ein Kaffee im Strandkorb, ein candle-light-dinner im Restaurant
oder Wellness pur
im Watt'n Spa?**

Auch als Gutschein unter:

LUNDENBERGSAND Hotel & Spa – 25813 Simonsberg

Monika & Bernd Peters

T 04841/8393-0 www.Hotel-Lundenbergsand.de



Hallig Hooge Rückblick 2014

Ist es schon wieder soweit? Na denn!

Pfingstsonnabend nahmen 15! Segelboote, unter Geleit der „DeLiekedeelers“, Kurs auf Helgoland. Es war wieder mal ein schönes Bild, als sie sich, wie Perlen auf einer Schnur, zum Start formierten.

Erfolgreich waren sie auch. Die ersten drei ihrer Gruppe waren: Jörg Hansen, Leif Boyens und Ditmar Friedrichs.

Am 13. Juli dann das Schleusenfest. Dieses Jahr kamen die Opti-Segler mit ihrem Begleiter Daniel Meer von Föhr, die Optis von Schlüttsiel.

Der angesetzte Starttermin musste verschoben werden, weil es plötzlich wie aus Eimern goss! Der Stimmung tat es keinen Abbruch, denn jeder versorgte sich erst mal mit Kaffee und Kuchen. Regatten, Tautrecken, Akkordeongruppe von Langeneß und Marco's zum Tanz einladende Musik, machten das Schleusenfest auch dieses Jahr wieder zum Highlight für Segler, Hooger und Gäste.

Wie im letzten Jahr gab es kein Ansegeln, dafür im Oktober mit 3 Booten und vergnügten Leuten, Absegeln nach Langeneß. Es war eine gute Saison, mit vielen Gastseglern. Alle haben die neuen Bänke, die Sitzgruppen und den Grill gerne genutzt.

Ausblick 2015:

Am Pfingstsonnabend, dem 23.05.2015, Startschuss für die Helgoland-Regatta.

Unter der bewährten Regattabegleitung von Dirk, hoffen wir auf rege Beteiligung.

Natürlich wird auch die Erfolgsserie „Schleusenfest“ fortgesetzt und zwar **am 01.08.2015!**

Das war's für dieses Jahr. Der HSCH freut sich mit Euch auf eine gute Saison 2015.

Eure Tutje

Optis in der „Glitsche“

Am Mittwoch, den 17.9.2014 sind wir mit 5 Husumer Optis und unserem Schlauchboot nach Tönning gefahren.

Jörg hatte den Törn kurzfristig geplant, weil ideale Verhältnisse vorherrschten... Super Wettervorhersage mit einer östlichen Brise und eine aufgestaute Eider ohne Strom.

Spontan kamen die Schülper mit einem 420er und einem Schlauchboot, um uns abzuholen.

Es war leicht bewölkt. Auf dem Wasser wehten 5-6 Windstärken. „Gonne und Jacob haben sich gestritten wer als letzter ins Wasser geht, aber der kluge Gonne hat nachgegeben.“

Die Segel knatterten respekt einflößend. Letzen Endes trauten sich nur 3 (Paul war auch dabei) von uns den Törn bei diesem Wetter zu. Die anderen kamen auf den Begleitbooten mit.

„Wir hatten sehr viel Spaß. Wir dachten, wir hätten 10 Knoten drauf.

Zum Glück waren es nur 6 Knoten... aber wir kamen doch ins „Glitschen“. Es gab noch Schwierigkeiten bei den Tonnen, weil Jörg die Tonnenlage nicht gleich richtig interpretiert hat. Er rief Gonne zurück, obwohl er noch ausreichend Wasser unterm Schwert hatte und er verlor dadurch die „Pole-Position“. Wir mussten dann noch mal hart an den Wind und wurden ein kleines Stück in das komplizierte, flache Fahrwasser nach Schülper geschleppt, wo es genau gegenan ging. In Schülper haben wir ein Picknick gemacht. Und Lasse ist vier mal ins Wasser gefallen – dabei durfte er eigentlich gar nicht nass werden.

Wir wurden etwas ungeduldig, bis das Auto mit dem Anhänger für die Optis kam und wir den mit dem Schlauchboot in die Halle schieben konnten.

„Wir fanden den Törn toll!!!“



„Quo Vadis“

Im Frühjahr 2014 habe ich mein Boot die „Quo Vadis“ verkauft.
Nach 21 Jahren. Eine Zeit an die ich gerne zurück denke.

1992 wurden mein Lebensgefährte Rolf und ich bootlos. Wir hatten unseren Kielschwerter, eine „Ypton“ verkauft und suchten ein neues Segelboot. Dieses Boot musste „hochseetüchtig“ sein, durfte nur einen geringen Tiefgang, sollte aber Stehhöhe haben. Es konnte aus Stahl, gerne aus GFK aber nicht aus Holz sein, max. 10 m lang und zu unserem Geldbeutel passend. Wir suchten in internationalen Zeitschriften nach Hubkielern. In England waren einige inseriert. Im April 1993 mieteten wir uns ein Wohnmobil und fuhren mit der Zeitschrift auf die grosse Insel und sahen uns die Hub- und Liftkieler an.



In Littlehampton fanden wir sie, aufgeriggt, aber zur Überholung an Land. Eine „Parker Super Seal“. Als wir zurück in Delmenhorst waren, stand unsere Entscheidung fest, die ist es. Wir vereinbarten gleich einen Termin zum Probesegehn. Mit Clubkamerad Dieter, der selber ein Boot aus Übersee gekauft hatte und der englischen Sprache mächtiger war als wir, starteten wir am 22. Mai 1993 in Richtung Littlehampton, diesmal per Flugzeug und mit einem Leihwagen.

Voreigner Peter segelte mit uns raus auf den Kanal und drückte mir die Pinne in die Hand. Bei starken Winden kreuzte ich mit „CL“ durch die Wellen. Dieter und Rolf inspizierten währenddessen das Rumpfverhalten und die Stabilität der Materialien. Eine Nacht an Bord geschlafen und dann wurde verhandelt. Der Preis schloss die Überführung nach Vlissingen (NL) ein.

Die Übergabe fand am 05.06.1993 in Vlissingen statt. Vierzehn Tage später, am 20.06.1993 starteten wir mit unserem Teil der Überführung zur Ochtum. Wir hatten fünf Wochen Zeit. Im Seesegeln mit dem neuen Boot noch unerfahren, wählten wir eine Route durch das Binnenland über die Schelde, Kanäle, Ijsselmeer und dann entlang der west- und ostfriesischen Inseln. Es wurde ein gelungener Urlaub.

Wir erlebten zwei weitere lange segelreiche Sommer. In 1995 starteten wir mit Hermi und seiner „Wittdün“ und sieben Jollen mit 15 Kindern und Jugendlichen zu einem zweiwöchigen Segeltörn ab Husum ins nordfriesische Wattenmeer.

Im Folgejahr sollte der schwache Außenborder durch eine kräftige Einbaummaschine (14 PS) ersetzt werden. Mit zwei Jollen am Haken war der Außenborder (8 PS) gegen die Strömung in Weser und Ochtum zu schwach. Leider konnte Rolf die Motorinstallation nicht abschließen. Nach seinem Tod stand ich vor einer Bootsbaustelle.

Dank meines starken Willens und der Hilfe unserer Freunde aus dem SC St. Veit war „Quo Vadis“ mit Saisonbeginn 1997 wieder segelklar. Mit einer Freundin ging der erste Törn auf die Weser und „Quo Vadis“ und ich waren uns einig: Alles läuft gut. Als Mitseglerin kannte ich die Probleme mit Seekrankheit und der Krängung des Bootes. Diese Probleme waren weg, dafür hatte ich jetzt Verantwortung für „Quo Vadis“ und seine Crew's, die sich aus Frauen und/oder Kindern zusammensetzte. Wir segelten die Weser rauf und runter, waren regelmäßig bei den ostfriesischen Inseln. Den Regatta- und Party-Kalender hatten wir im Kopf und die Sektflaschen gut verstaut.

Im Sommerurlaub ging es dann auch in Richtung Norden, zu den Nordfriesischen Inseln und Halligen. Ein wunderschönes vielseitiges Revier. Hier konnten wir in alle Himmelsrichtungen segeln, bei den Ostfriesischen Inseln ging es nur West oder Ost, meistens gegen den Wind.

Wir segelten nun da, wo wir uns wohlfühlten, im Watt und auf der Nordsee.

Hier blieb ich mit „Quo Vadis“.

Ich habe mein Boot mit den Jahren immer besser kennen gelernt, kannte jede Schraube, wusste, was wir können und wie wir unsere Ziele erreichen.

Oft kreuzten wir den Kurs von „Charybdis“ mit Jürgen und Jan Ole bis ich am Ende gemeinsam mit Jürgen auf einem unserer Boote segelte.

Dies entwickelte sich zu einem Beziehungstest. Nichts ist mehr miteinander verwachsen wie „ein Mensch und sein Boot“.

Dem einen ist es zu dunkel, dem anderen zu eng, Holz gegen „Plastikschüssel“, vom Segelverhalten ganz zu schweigen „mit meinem Boot hätten wir ...“. Kaum hatte ich Jürgen von „Quo Vadis“ überzeugt, kam ein drittes Boot ins Spiel, die erste Besichtigung ließ meine Mundwinkel steigen und dann ging alles ganz schnell. Nun waren wir die Reederei „Ernst – Krüger“.

Ich bot meine „Quo Vadis“ zum Verkauf an, mit sehr gemischten Gefühlen. Sollten wir uns wirklich trennen??? Dann wurde es ernst, ein Interessent schlug zu. Er war sehr begeistert und glücklich und ich hatte einen Klob im Hals. Die Trennung war nicht mehr aufzuhalten. Wir bereiteten „Quo Vadis“ für die kommende Saison vor. Für



Ostern 2014 vereinbarten wir mit Menno aus Holland, das Boot gemeinsam aufzuriggen und anschließend zur Probe zu segeln. Der Mast wurde gestellt und das Großsegel angeschlagen. Nach einer schlaflosen Nacht hatte „Quo Vadis“ aber kein Wasser mehr unter ihrem Rumpf. Also warteten wir auf die nächste Tide, jetzt klappte es. Beim Probesekeln versagte dann der Motor. Ich hatte nur einen Gedanken: dieser Vertrag platzt. Es schien, als wollte „Quo Vadis“ sich auch nicht von mir trennen. Aber Menno war zuversichtlich. Er brachte seine für die Überführung erforderliche Ausrüstung und Verpflegung schon mal an Bord und fuhr Ostermontag erst einmal wieder zurück nach Amsterdam.

Das Motorenproblem war leicht gelöst: ein Dieselsaugschlauch hatte Luft gesogen. Ich hatte es versäumt, die Schlauchanschlüsse zu überprüfen. Die Art der Überführung war aber bis jetzt noch nicht geklärt: Ein Landtransport wäre das vermeintlich einfachste gewesen, unabhängig vom Wetter, leicht zu terminieren. Ein Segeltörn nach Holland ist zeitlich schwieriger zu planen, weil Wind und Wetter auf die Urlaubstage der Berufstätigen keine Rücksicht nehmen.

Wir trafen die einzig richtige Entscheidung, nahmen uns alle eine ganze Woche Zeit und segelten gemeinsam (Menno der Käufer, Jürgen und ich) ab Pfingstmontag in vier Etappen nach Lauwersoog. Leider gab es für den ersten Abend Windwarnungen aufgrund diverser Gewitter, so dass wir entschieden, einen Stopp auf Helgoland einzulegen. Hier bekamen wir beim Einlaufen noch den Start der Regatta „Rund Skagen“ mit. Am Dienstagnachmittag hatte sich das Wetter beruhigt und wir legten ab in Richtung ostfriesische Inseln. Der Wind war mäßig, deshalb wurde der Motor ungewöhnlich lange zu Hilfe genommen. Er lief super. Über Nacht lagen wir auf Langeoog, motorten und segelten am Mittwoch mit dem Morgenhochwasser bis Norderney, hier wurde der Dieseltank gefüllt und wir waren im Hafenrestaurant gut essen. Mit dem wieder auflaufenden Wasser ging es dann weiter Richtung Borkum, durch die Wattfahrwasser, vorbei an Juist, Memmert Sand, Kachelotplate und Lütje Hörn. Wir hatten wieder wenig Wind, aber gerade ausreichend Wasser für die Wattenhochs. Gegen 23 Uhr liefen wir in den Yachthafen ein. Die Zufahrt ist abenteuerlich und „Port Henry“ wirkte verlassen und vergessen. Im Restaurant, welches inzwischen auf die Gäste der Windindustrie eingerichtet ist, bekamen wir gerade noch einen kleinen „Absacker“.

Am Donnerstagvormittag legten wir bei super Wetter nach einem ausgedehnten Frühstück zu unserer letzten Etappe ab. Mit ablaufendem Wasser ging es durch das Randzelgat, weit voraus sahen wir den Offshore Windpark. Wir bogen ab ins Hubertgat und segelten vorbei an Rottumeroog und Rottumerplaat. Weit draußen führen die grossen Schiffe und Tanker. An Backbord kam der lange Sandstrand von Schiermonnikoog. Danach liefen wir wieder in das Wattfahrwasser ein. Wir schafften die letzte Schleusung zum Lauwersmeer um 19 Uhr. Das war ein herrlicher Segeltag, mit wenig Motorstunden.

Am 12. Juni 2014 steuert „Menno“ seine „Quo Vadis“ auf den neuen Liegeplatz in Lauwersoog. Fast 21 Jahre vorher, am 08.07.1993 war ich mit „Quo Vadis“ schon einmal dort, auf Zwischenstation bei der Überführung zur Ochtum.

Wir hatten einen wunderschönen Törn,
mit einer zufriedenen Crew.

Auf dieser Reise konnte ich mich von
„Quo Vadis“ verabschieden, einem
Teil meines Lebens. Wir haben viel
gemeinsam erlebt und durchgestanden.

Heute fehlt sie mir nicht mehr, denn
ich bin mit dem Gefühl nach Husum
zurück, dass wir in Menno einen Eigner
gefunden haben, der mit diesem Boot
glücklich sein wird.



Und so segelt es sich mit Kreiertje:

Als „Quo Vadis“ noch in Husum lag, hätte ich sie oft gerne zurück gehabt, ich sehnte mich nach ihren sehr guten Segeleigenschaften. Seit der Überführung wächst mein Vertrauen zu Kreiertje. Es gefällt mir, sie mit Jürgen zu segeln, ihre Reaktionen einzuschätzen, sie kennen zu lernen. So freue ich mich schon jetzt auf die nächsten Segeltörns und bin gespannt, welche Ziele wir noch erreichen.



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

Hart am Wind!

Enorm stürmisch eröffnete die Husumer Hafentageregatta 2014. Noch am Tag davor hatten wir uns beim Training über Flaute geärgert. Paul und ich fragten uns, ob wir nicht besser Speedbreeder segeln sollten als Opti. Doch es sollte anders kommen: Schon beim Eintreffen am Wettkampftag hatte der Wind kräftig aufgebrist, wir hatten gute 6 Windstärken. Trotzdem wollte ich Speedbreeder segeln, doch ich sah ein, dass sich die anderen benachteiligt fühlten, selbst wenn man den Yardstick berücksichtigt. Abgesehen davon war der Wind eh zu stark.

Nach Strategiebesprechung und nachdem wir die 10 Optimisten zu Wasser gelassen hatten, merkten wir bereits, dass es heute nicht einfach werden würde. Einige kenterten schon vor dem Startsignal. Ich konnte mein Augenmerk kaum auf die anderen richten, weil ich so viel mit meinem Boot zu tun hatte. Während ich beim Start die Vorfahrt als

Vorteil nutzte, nahmen die anderen die kürzere Strecke als Vorteil. Bei der ersten Boje vollzog ich eine Halse, Paul eine Kuhwende, was sich als klüger herausstellte: Er überholte mich und war erster dieser Runde ich kam knapp hinter ihm ins Ziel.

Nachdem das dritte Boot nach einer Weile das Ziel überquerte, merkte ich, dass die meisten schon vorher ausgeschieden waren. Bei der zweiten Wettfahrt startete nur noch die Hälfte der Boote und ich kam als einziger ins Ziel. Damit war ich Gesamtsieger meiner letzten Optimisten-Regatta, da ich mit bald 15 Jahren zu alt fürs Wettkampfs segeln mit dem Opti bin.

Für meine Leistungen überreichte mir der Bürgervorsteher der Stadt Husum den neuen Wanderpokal. Dazu erhielt ich von unserem Jugendwart Jörg Hansen einen Pokal als Geschenk. Paul errang den zweiten Platz und Lasse den dritten. Zusammen mit meinen anderen Segelkameraden ließen sie es sich nicht nehmen, mich in hohem Bogen ins Hafenbecken zu werfen.

Alles in allem ein wunderschöner Abschluss für mich bei den Husumer Hafentagen 2014.



Was bitte sind Böen 8

Erfahrungen muss man selber machen, und außerdem wusste ich noch nicht, wie mein Hanseat sich bei Welle von achtern benimmt.

Auf der letzten Tour von Helgoland nach Husum hatten wir (Christian Nieder und ich) so viel Ruderdruck, dass ein Tampen um die Pinne und um die Luvwisch gelegt werden musste, weil das Ruder einfach nicht zu halten war.

Meine Vermutung hatte sich bestätigt, meine fabelhafte Neukonstruktion am Ruder war verbogen. Ich hatte beobachtet, dass das Boot im letzten Moment des Trockenfallens am Steg ca. 20 cm nach achtern rutscht, weil mein Liegeplatz eine schiefe Ebene zu sein scheint. Wenn die Pinne nicht mittschiffs festgelaht ist und das Boot mit eingeschlagenem Ruder leicht nach achtern rutscht, verbiegt das aufgeholte Ruderschwert. So geschehen. Ich ließ das Boot am Kutterwaschplatz bei der Schleuse kontrolliert trocken fallen und sah die Bescherung. Am Ende der Saison habe ich das Ruderschwert ausgebaut und bin noch mal auf Tour gegangen, weil ich endlich wissen wollte, woraus der Ruderdruck resultierte. Schon auf dem Weg zum Liegeplatz zurück war der Druck erheblich viel geringer, nur unter Maschine ein geringer Drall nach Backbord.

Ich segelte am Ende der Saison noch mal nach Hamburg, den Musikerinnen vom Trio Catch hatte ich ein mediterranes Abendbrot versprochen, zu dem ich auch den Redakteur der Husumer Nachrichten Herr Rüdiger Otto von Brocken mit seiner Frau eingeladen hatte.

Die erste Etappe Husum – Cuxhaven war relativ easy, nur beim Anlegen an den Fingerstegen in Cuxhaven hatte ich mich etwas vergaloppiert; ich hatte einen Ausleger angepeilt, der in Luv lag und mein Festmacher an der Mittelklampe verhinderte nicht, dass das Boot mit dem Bug wegdriftete. Ich war zu langsam. Beim Zurückholen des Stevens mit der Fernbedienung rasierte ich mit lautem Gekrache die Plastiksäule ab, die für den Rettungsring vorgesehen ist. Der Hafenmeister kannte solche Ereignisse schon, und mit einem Fuffi war die Sache aus der Welt. Also Schenke, wenn Fingerstege, dann immer den Leewärtigen nehmen, den Rest erledigen dann die Fender.

Auf der Elbe endlich wieder gemütliches Tidensegeln: wenn sich das Boot nicht mit sechs Knoten durch das Wasser bewegt, dann wird eben der Jockel angestellt – wir sind ja nicht zu unseren Vergnügen auf dem Wasser. Vor Sonnenuntergang erreichte ich Stade, ich hatte mich mit Sylvia und Heiko verabredet; zwei Segler von der Elbe, die ich bei ihrer ersten Tour durch das Wattenmeer gelotst, ihnen die traumhafte Tour an den Halligen vorbei nach Pellworm gezeigt hatte und sie bis zum Ende der Süderhever begleitet, damit sie sich bei den für Fremde verwirrenden Tonnen nördlich und südlich der Außenquage nicht verheddern. Sie segeln eine kleine, knallrote Hiddensee aus Stahl, haben sehr spät mit der Segelei angefangen und sind dankbar für Tipps und Tricks zwischen Springtide und Wattenhoch. Stade fällt ähnlich trocken wie Husum, und es ist schon beruhigend, mit der alten Wattenmöhre ein größeres Zeitfenster zu haben als mit der Grinde.

Auf dem Weg nach Hamburg habe ich „Storch“ in Wedel geparkt, weil Gesche ein Konzert mit Peter Kraus im CCH gebucht hatte. Also kleines Intermezzo Hamburg – Husum und zurück. Als ich wieder mit dem Auto nach Wedel fuhr, wurde ich fast Augenzeuge des Horrorcrashes bei Oldenswort, bei dem ein 40-Tonner einen entgegenkommenden Pickup zermalmt hatte. Ich war nur 200 m dahinter. Helfen konnte ich ohnehin nicht, von der Ausweichstrecke konnte ich an den Blaulichtern sehen, dass schon ausreichend Ersthelfer vor Ort waren.

Mit meinen Kindern und Enkelkindern hatte ich mich im City-Sporthafen verabredet, die Kleinen sollten doch einmal das Turngerät ihres Opas kennenlernen. Jakob (6) hat in seinen virtuellen Veranstaltungskalender schon eingebucht, dass es im nächsten Sommer zu den Seehunden auf der Lorenzensplate geht.

Das Boot war gerade im City-Sporthafen vertäut, da sah ich im Augenwinkel ein etwas fremdes, knallrotes Ungetüm in den Hafen einlaufen. Es kam mir irgendwie bekannt vor: es war weder das Fliehwatüt, auch nicht das feuerrote Spielmobil, obwohl es dem schon sehr nahekam: „Albatros“ wurde von Jan-Peter Jürgensen sehr gekonnt in den Hafen gesteuert. Assistierte von seinem Sohn klappte das Anlegemanöver vorbildlich – solche Könner brauchen weder Bug- noch Heckstrahlruder! Bei einem leckeren Bier erklärten mir die beiden die Vorzüge des schnellen Segelns, von dessen Virus ich auch über weite Strecken befallen war. Ich höre noch die unüberhörbare Stimme von Muscher, der mich fragte:

„Und wie bitte schön willst Du einhand mit einem 7 m breiten Geschleuder in Hooge einlaufen?“

Und so reißt man sich dann me nothing – you nothing in Phalanx der wattentauglichen Monohulls ein.



Der Hamburger Hafen hatte noch eine Besonderheit zu bieten: durch die lang andauernde Ostwind Wetterlage war so viel Wasser aus der Elbe rausgedrückt worden, dass der City-Sporthafen trocken fiel: es waren richtige Schlickinseln zu sehen. Bevor Kinder und Enkelkinder an Bord kamen, habe ich das Versprechen vom Frühjahr eingelöst: den Musikerinnen vom Trio Catch versprach ich, an Bord ein mediterranes Abendbrot zu zelebrieren, wenn ich unter der Elbphilharmonie beim Baumwall

festmache. Zu dem Abend konnte der Redakteur der Husumer Nachrichten Herr Rüdiger Otto von Brocken mit seiner Frau dazustoßen; in lockerer Atmosphäre wurden die Musikerinnen nebenbei interviewt.

So wurden die beiden Konzerte im Multimar und im Rittersaal auch medial begleitet mit einem halbseitigen Artikel in den Husumer Nachrichten.

Am 9. Oktober ging es dann endlich wieder elbabwärts, denn den letzten Sliptermine beim HSrV wollte ich nicht verpassen und nicht schon wieder der Nachzügler sein, der gezwungen ist, einen extra Krantermin mit Günter Hirschbeck zu verabreden.

Cuxhaven erreichte ich an einem Tag, kurz unterbrochen vom kippenden Tidenstrom bei Glückstadt. Bei Dunkelheit in Hamburg starten und bei Dunkelheit in Cuxhaven ankommen, das ist eben der Preis, den man zahlen muss wenn man jenseits der Tag- und Nachtgleiche Großschiffahrtswege befährt.

Das Anlegemanöver in Cuxhaven bei Dunkelheit gestaltete ich ohne Fingerstege – es gibt im Segelhafen die Notfallpier! Als hätten sie geahnt, dass Schenke Deutschland mit ungeschickten Ausschlägen seines Bugkorbes die Versorgungseinrichtungen für Segler demoliert, die in der Lage sind, ohne Havarie in Boxen mit Fingerstegen einzulaufen.

Freitag, 10.10.2014

Hochwasser 02:54 h. Das musste nicht unbedingt sein; aber das ablaufende Wasser in der Elbmündung wollte ich schon mitnehmen. Also 06:00 Uhr auslaufen. Das Hafenbecken war groß genug, das Großsegel zu setzen, das erste Reff hatte ich gleich eingelegt und die Lazy-Jacks gefiert und hinter eine Mastklampe geführt, denn nicht ist unangenehmer als bei Dunkelheit festzustellen, dass sich das Achterliek des Großsegels mit den Leinen des Lazies verheddert und das ganze Gestraspel entwirrt werden muss. Das ist natürlich der Nachteil des Einhandsegelns: wenn der Fockaffe so etwas praktiziert, dann kann man ihn zusammenstauchen, was er denn wieder für eine Scheiße gebaut hat, aber das zu einer Art Selbstkasteiung mit Vorwürfen gegen sich selbst ausarten zu lassen, das muss wirklich nicht sein und schon gar nicht bei Dunkelheit.

Angesagt waren SW 6-7 in Böen 8. *(Anm. d. Red.: Man beachte die Anzeige im Anschluss an diesen Artikel)*

Hell wurde es, als ich das Lüchterloch zu fassen hatte. Der Bock war reichlich luvgerig, der Windmesser zeigte schon mal 28 kn an; bei 8-9 über Grund war es schon etwas mehr als ein liebliches Gesäusel. In Lee vom Großen Vogelsand reffte ich das Groß noch einmal, im nächsten Jahr wird das dritte Reff eingezogen. Braucht man nicht immer, ist aber beruhigend, wenn es durchgeholt werden kann. Bei der Besegelung Rollgenua bis zum 2. Reffpunkt und Groß 2 Reffs marschierte Rudis Schüssel munter voran, der GPS zeigte eigentlich permanent etwas zwischen 7 und 8,5 kn an. Die Wellenhöhe kann man ja ohnehin immer nur schätzen, darum machte ich mir auch keine Gedanken, der Niedergang war dicht und ich mit Rettungsweste und Lifegurt gesichert. In der Süderhever waren die Tonnen gut zu sehen, es war klare Sicht, und daraus folgerte ich, dass es noch lange nicht so schlimm sei wie damals mit der Grinde, als ich den Retter bitten musste, achteraus Lee zu machen, damit mir die Seen abgehalten wurden.

Irgendwann zwischen SH 4 und SH 6 klatschte eine Welle gegen das Heck, das Boot wurde achtern angehoben, und auf einmal war alles weiß, Gemisch aus Gischt und Schaum, auch an Deck bis zur Cockpitscheibe – das musste ein Surf gewesen sein.

Das Boot blieb auf Kurs, ließ sich danach auch gut steuern. Durch die Luvgierigkeit wollte ich nicht den Kurs durch das Columbusloch nehmen mit dem schmalen Durchstich zwischen zwei Sänden, auch wenn es sich vielleicht angeboten hätte, aber nach Stränden auf der Lorenzensplate war mir nicht der Sinn. Schneller werden konnte ich nicht mehr und der Wachhabende bei Husum Port hatte schon das Schott dicht, weil sein Pegel 7,20 m anzeigte.


Um 15:00 Uhr machte ich fest vor der Schleuse. 8 ½ Stunden für etwas mehr als 60 Meilen und das mit der alten, schweren Möhre.

Es war ein schönes, persönliches Absegeln, ein guter Ausklang einer wunderbaren Saison. Einige Nähte an den Segeln mussten repariert werden; da ich nicht seekrank werde, müssen sich meine Segel daran gewöhnen, etwas mehr auszuhalten als beim Kaffeesegelein.

Bei dem Seegang und dem Winddruck und der daraus resultierender Luvgierigkeit in der Süderhever mit der bedrohlichen Außenquage in unmittelbarer Nähe, auf der sich aufbäumende Brandungswellen überstürzten, geht man unweigerlich ein mögliches Havarieszenario im Geiste durch. Ein gebrochener Schäkkel zwischen Großschot und Traveller, ließe sofort ein Situation entstehen, mit dem auch ein erfahrener Segler überfordert sein könnte. Von einem gebrochenen Pütting ganz zu schweigen. Die Wettervorhersage war nicht übertrieben: der Wind pendelte zwischen 7 und 8.

Auch mit einem stabilen seegängigen Schiff sollte man Situationen meiden, bei denen man nicht den Druck aus dem Kessel nehmen kann.

Bei einer solchen Wettervorhersage wäre es sicherlich kein Fehler oder ein Zeichen von Feigheit gewesen, mit einem Hafentag die weitere Wetterentwicklung abzuwarten!



Sein Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
er Ihre Spende.



www.seenotretter.de

Neue auf der Eider

Dieses Jahr war unsere erste richtige Saison im 420er. Im Winter hatten wir einige Dinge an der "Black Pearl" verbessert, sodass wir uns an einigen Regatten probieren konnten. Leider kamen wir aufgrund schulischen Stresses, sehr verplanten Ferien und einem Nebenjob nicht so oft wie geplant zum Trainieren aufs Wasser. Außerdem ist der Husumer Hafen kein geeignetes Revier für Jollen, darum sind wir an Friedrichstadt gebunden. Dadurch ist der Aufwand noch größer. Trotzdem konnten wir an einigen Regatten teilnehmen. Wir haben bei zwei von drei Regatten der Schleiboot-Liga und bei zwei Eiderregatten mitgemacht. Von der letzten wollen wir ausführlicher berichten. Da die Regatta an einem Freitagabend war, hatten wir zuerst Schwierigkeiten pünktlich in Tönning anzukommen. Doch als wir am Tönninger Verein angekommen waren, stellten wir fest, dass noch niemand da war. Also fragten wir uns erst einmal, ob die Regatta überhaupt stattfinden würde. Da der Wind an diesem Tag sehr stark und böig war (5-6 Windstärken), hatten wir uns keine großen Hoffnungen auf einen Erfolg gemacht und sogar etwas Bedenken gehabt. Nach und nach kamen dann zum Glück die restlichen Teilnehmer und wir wollten es zumindest probieren. Die Regatta war eine Yardstick-Regatta und wurde mit einem Känguruh-Start gestartet. Wir konnten uns vorher schon einsegeln und kamen mit dem Wind, besser als erwartet, klar. Das ist bei so viel Wind und unseren 100 kg Crewgewicht nicht selbstverständlich. Außerdem war es das erste Mal, dass wir bei so viel Wind mit dem 420er gesegelt sind. Nach dem Start hatten wir einen Anlieger und so konnte Gyde fast durchgängig im Trapez stehen. Nach der ersten Wendemarke merkten wir das erste Mal, wie schnell unser Boot überhaupt werden kann. Auf dem Vorwindkurs wurde diese Geschwindigkeit sogar noch getoppt und so glitten wir nach der ersten Runde auf den dritten Platz, obwohl unsere Fock nach der dritten Wendemarke etwas eingerissen war. Bei dem Wind hat uns das aber nicht geschadet und wir konnten die beiden Dickschiffe, die noch vor uns waren, erstaunlicher Weise abhängen, obwohl diese nach dem Start noch unerreichbar schienen. So waren wir stolze Sieger der Regatta. Insgesamt hat uns diese Regatta von allen am meisten Spaß gemacht. Nicht nur, weil wir Erste geworden sind, sondern auch, weil wir so lange im Gleiten waren und über lange Strecken Trapez segeln konnten. Das waren viele neue Erfahrungen in einem guten Revier für uns.



FEUERLÖSCHTECHNIK
HERRMANN Inh. M. Scheve

Maas 23
25813 Husum

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

Fleming & Jan berichten über 2014

Wir, also Flemming, Jan, Friederike und Gyde haben in diesem Jahr an der alljährlichen Schleibootliga teilgenommen. Unsere erste Regatta segelten wir in Schleswig, da wir leider den ersten Termin verpasst hatten der in Fleckeby stattgefunden hatte. In Schleswig war unser Mädchenteam erfolgreich, sie belegten den vierten Platz, während wir kurz hinter ihnen auf dem sechsten Platz landeten. Uns war bewusst, dass wir noch ein wenig Training gebrauchen konnten, was der Umgang mit dem Boot anging.

Nach einigen absolvierten Trainingseinlagen nahmen wir vier Wochen später an einer erneuten Regatta der Serie teil, welche in Kappeln stattfand. Das dortige Revier hat uns sehr beeindruckt. Wir waren früh am Morgen dort und begannen wie üblich unsere Boote „Klarschiff“ zu machen. Dies dauert wie gewöhnlich seine Zeit. Wir waren kaum fertig, da ging es auch schon zur Steuermannsbesprechung. Spontan gab es jedoch noch einige Komplikationen, was die Benutzung des Spi anging. Schluss endlich entschieden wir uns dazu ohne den Spi zu segeln, was im Endeffekt keine schlechte Entscheidung war.

Nun ging es auch schon aufs Wasser. Wir hatten Glück und wurden von Jan's Großeltern begleitet. Die gesamte Crew war auf der „Hvidesande“ vertreten. Sowohl die Motivationscoaches als auch die hervorragenden Köche waren an Bord, was uns den nötigen Rückhalt gab, um in diese Regatta erfolgreich zu starten. Nachdem wir uns den Kurs klar gemacht hatten, was eine relativ schwierige Aufgabe war, da dort relativ schwierige Windverhältnisse vorherrschten, ertönte der Startschuss. Der erste Lauf war für die Mädchen sehr erfolgreich, was den Vorsprung auf uns ausbaute und sie ziemlich sicher waren, das Rennen sicher in den eigenen Hafen segeln zu können. Nachdem wir dann erst mal an unserem Versorgungsschiff angelegt hatten, fassten wir erneut Mut und begannen den zweiten Lauf mit einem hervorragenden Start, wodurch wir schließlich eine hervorragende Zeit heraussegeln konnten. Auch die nächsten Läufe konnten sich durchaus sehen lassen, für beide Teams. Nachdem wir wieder heil in den sicheren Hafen gesegelt waren und unsere Jollen transportfähig gemacht hatten, ging es auch schon zur Siegerehrung. Zuvor gab es jedoch ein sehr ausgiebiges Abendbrot, welches der Verein organisiert hatte. Man kann sagen, dass sich der Verein mit der Ausführung des Events sehr viel Mühe gemacht hat und es Riesenspaß gemacht hat. Bei der Siegerehrung wurden die Jollen zuerst geehrt, wobei wir überraschend erster Platz der 420er-Bootsklasse wurden, die Mädchen mussten sich mit einem guten zweiten Platz zufrieden geben, am Ende des Tages denke ich waren alle zufrieden. Wir waren uns alle einig, dass wir kommendes Jahr wieder an der Regatta teilnehmen werden und wir werden sehen, welches Team sich bis dahin verbessert hat und dann wieder Chancen auf den Sieg haben wird.

Hallo Echo!

Technik-Talk - ein Service von boatoon.com

Die Radargeräte der anderen Verkehrsteilnehmer sind bei Nacht und Nebel ein Beitrag für die eigene Sicherheit. Die flache Bauweise von Sportbooten erzeugt aber nur geringe Reflexionsflächen, zudem reflektieren GFK- und Holzboote aufgrund des nicht elektrisch leitenden Baumaterials Radarstrahlen nur schlecht. Viele Sportboote sind deshalb auf den Radarschirmen der Großschifffahrt nicht oder nur unzureichend erkennbar.

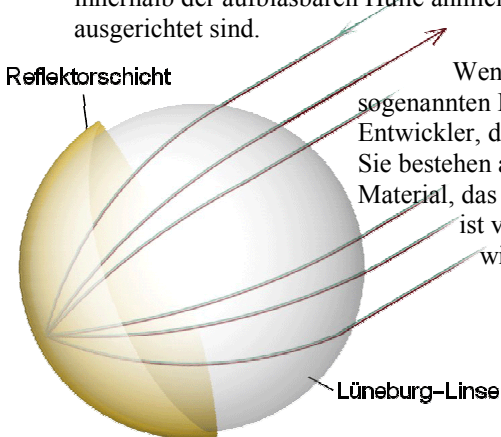
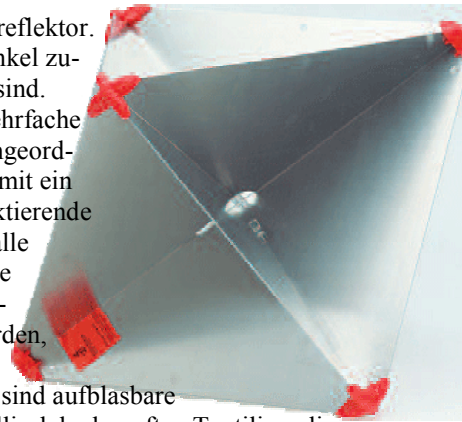
Radarreflektoren können Abhilfe schaffen.

Funktion, Bauweise

Grundsätzlich funktionieren Radarreflektoren nach dem Prinzip der sogenannten Retroreflexion. Das Prinzip ist dasselbe wie die Funktion von Katzenaugen am Fahrrad. Funk- und Mikrowellen werden in genau die Richtung reflektiert, aus der die Strahlung des Radargerätes ausgesandt wurde.

Die am meisten verwendete Bauform ist der Winkelreflektor. Konstruiert sind sie aus mindestens zwei im 90° Winkel zueinander stehenden Flächen, die elektrisch leitfähig sind.

Die auftreffenden Radarwellen werden durch die mehrfache Reflexion, die sich aus der Anzahl der zueinander angeordneten Flächen ergibt, zurückgeworfen und liefern somit ein deutlich stärkeres Echo, als andere nur einfach reflektierende Körper. Nach diesem Prinzip funktionieren nahezu alle passiven Radarreflektoren unabhängig davon, welche Bauform sie haben. Auch die sogenannten Röhrenreflektoren, die gerne auf Segelyachten verwendet werden, setzen sich letztlich aus einer Vielzahl kleinerer Winkelreflektoren zusammen. Für die Notfalltasche sind aufblasbare Radarreflektoren erhältlich. Diese arbeiten mit metallisch bedampften Textilien, die innerhalb der aufblasbaren Hülle ähnlich zu den klassischen Radarreflektoren ausgerichtet sind.



Weniger bekannt, aber effektiv sind die sogenannten Lüneburg-Linsen. Ihr Name leitet sich von dem Entwickler, dem Mathematiker Rudolf Karl Lüneburg, ab. Sie bestehen aus einer massiven Kugel aus nichtleitendem Material, das Radarstrahlung hindurchlässt. Deren Rückseite ist verspiegelt. Treffen hier Radarstrahlen auf, wirkt diese Fläche als Retroreflektor.

Eine Alternative mit hoher Reichweite, die gute Ergebnisse liefert, sind aktive Reflektoren. Wird hier ein Radarimpuls empfangen, wird das Signal aktiv verstärkt und in Richtung der Quelle zurückgesandt. Das führt zu einem erheblich stärkeren Echo, das auch in größerer Entfernung noch wahrgenommen werden kann. Zusätzlich ist es möglich, aktive Geräte mit einem akustischen Signal gibt, sobald ein so den Skipper warnt, dass sich ein Schiff Auch ist das Aussenden eines eigenen möglich. Die aktiven Radareflectoren der Berufsschiffahrt und im XS Dualband-Frequenzband in dem zusätzlich in der Ein Dualband-Gerät ist im Falle einer empfehlenswert.

Montage

Wichtig und für die Wirksamkeit der die Ausrichtung an Bord der Yacht. einigen Jahren ergab, dass zahlreiche in Reflektoren nicht zuletzt auch aufgrund keine guten Ergebnisse liefern.

Hier sind die Unterschiede bei Motor-Während ein Motorschiff in nahezu alle gleiche Rückstrahlfläche hat, erzeugt bei Auftreffen der Radarstrahlung durch das dem Mast bereits ein gutes Echo. In Echo deutlich kleiner aus. Hier sollten die werden, dass sie besonders voraus und Grundsätzlich sollten Radareflectoren werden, um über eine möglichst weite gerät die Yacht unter Umständen bei sich annähernder Großschiffahrt umso früher in den toten Winkel derer Radargeräte, je tiefer der Reflektor montiert ist. Auch auf eine feste Montag ist zu achten. An Flaggenleinen oder an Achterstagen montierte Reflektoren neigen im Seegang zu einer Pumpbewegung. Hierbei kann die Radarstrahlung nicht kontinuierlich gleichmäßig auftreffen und reflektiert werden. Das Echo auf dem Schirm flackert oder wird zeitweise nicht dargestellt. Nicht wenige Geräte filtern diese pumpenden Echos heraus mit der fatalen Folge: Die Yacht erscheint nicht auf dem Radar-Monitor.

Die besonders bei Seglern beliebten Röhrenreflektoren hingegen sollten grundsätzlich so montiert werden, dass sie immer senkrecht stehen, da sie bereits bei einer Neigung von 5 Grad deutlich an Effektivität einbüßen. Hier kann das Vorheißan an einer Flaggenleine, deren untere Part etwas Lose hat sinnvoll sein, da sich der Reflektor auch bei Lage immer gerade nach unten ausrichtet. Eine Montage am schrägen Achterstag, wie es auf vielen Segelyachten zu sehen ist, ist hingegen nicht empfehlenswert. Radareflectoren sind ein Teil der Sicherheitsausrüstung eines jeden



Alarmgeber auszustatten, der ein Radarsignal empfangen wird und in seiner Nähe befindet. Identifizierungssignals u. U. arbeiten im sogenannten X-Band Das S-Band ist ein erweitertes Berufsschiffahrt gearbeitet wird. Neuanschaffung somit

Reflektoren sind die Montage und Eine Untersuchung des BSU vor der Sportschiffahrt verwendete der fehlerhaften Montage an Bord

und Segelyachten zu beachten. Richtungen eine weitestgehend einer Segelyacht das seitliche Rigg mit seinem stehenden Gut und Längsschiffsrichtung fällt dieses Reflektoren also so ausgerichtet achteraus reflektieren.

so hoch wie möglich angebracht Distanz wirksam zu sein. Zudem

Bootes. Sollte dennoch keiner an Bord sein, so kann im Nebel und im Notfall auch der größte Topf, eine Metallplatte oder ein anderer Gegenstand aus elektrisch leitendem Material an der Flaggenleine als Notbehelf dienen und bewirken, das sich das Echo auf dem Radarschirm eines Berufsschiffes hoffentlich verstärkt und die Yacht rechtzeitig gesehen wird.

Der Abdruck erfolgt mit freundlicher Genehmigung der Segler-Zeitung!

„Klar Schiff“

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

Umfangreiches Sortiment

» an **Niro - Schrauben** «

Nutzen Sie unsere Erfahrung zu Ihrem Vorteil

Öffnungszeiten : 7.30 bis 12.00 Uhr + 13.00 bis 17.00 Uhr

FS

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

Erneuerung des Brennstofftanks auf ‚Tedje Wind‘

Wie schon in unserem Reisebericht erwähnt hatten wir am Anfang der Sommerreise nach dem Vollfüllen des Tanks Diesel in der Bilge. Da die Ursache nicht auffindbar war hieß es also wieder nach Husum zu fahren, um den Tank auszuwechseln. Da er unter den Vorschiffskojen eingebaut und eingeschäumt war wurde das Vorschiff sowie sämtliche Polster ausgeräumt, denn mit Staub und ‚Dreck‘ musste ich rechnen. Als nächstes wurden Schläuche und Kabel abgebaut, dann der eingeschäumte Tank so freigelegt dass er in Einzelteilen herausgeschnitten werden konnte. Wie zu sehen war wurde er vor dem Setzen eines Vorschiffschotts in das Boot eingesetzt und dann eingeschäumt. Das Herausflexen hat dankenswerterweise Sönke Tönnies übernommen, er hat einfach Erfahrung wie so etwas gemacht wird. Nach einer knappen halben Stunde lag also der Tank in Einzelteilen an Land und wir fanden auch schnell die Ursache des Lecks heraus. Über dem waagerechten Einfüllstutzen stand ein senkrechtes Holzschott und genau dort war der Stutzen vermutlich durch Feuchtigkeit und Salz durchgefressen. Der Tank war eben nur aus V2A und nicht aus V4A! So überlegte ich welche Änderungen für den neuen Tank nötig sind um ihn ‚im Stück‘ ins Boot einzubauen. Er musste von achtern senkrecht zwischen dem Schrank an Stb und der Nasszelle an Bb hindurch passen und dann waagrecht in das Vorschiff eingelegt werden. Konsequenz: in der Höhe 30 mm flacher und an Vorkante ca. 300 mm kürzer um ihn dann in das alte Bett einlegen zu können. Zufällig hatte Sönke noch ein passendes Handloch, desweiteren bekamen Einfüll- und Überlaufstutzen neue Positionen. Ein guter Niro-Schweißer war auch schnell gefunden und mit den Teilen des alten Tanks konnten die Maße für den neuen gut abgenommen werden. In das Handloch wurde der Geber der Tankmessaanlage eingebaut, damit war auch die Lage der Schwallbleche im Tank festgelegt. Nachdem der Tank fertig geschweißt war habe ich ihn abgedrückt und ausgelitert, über 110 Liter sind das Ergebnis. Das Einlegen und Verschalken im Vorschiff war Formsache. Es folgte die Installation neuer Schläuche sowie das Anschließen der Kabel der Tankmessaanlage. Letzter Schritt war das Eichen der Tankanzeige. So konnten wir das Boot wieder reinigen und ausrüsten und nach gut 3 Wochen ging es dann wieder Richtung Ostsee!



MARMOR ZÜHLKE

- Kunststein Pflegeleicht
- Marmor Dauerhaft
- Granit Preiswert

Von uns werden hergestellt

- Treppen Fensterbänke
- Küchenarbeits- und Waschtischplatten
- Bodenbeläge

Ihr zuverlässiger Partner seit 1951
Am Schulwald 15-17 • 25813 Husum
Tel.: 04841-72906 • Fax: 72907

Bakterienbefall-Problem

Am Sonntag, den 13. Juli kommt mein alter Kumpel Rolf aus Bayern nach Husum, um nach Segel-Ausbildung auf dem Starnberger See mal richtig etwas anderes, das nordfriesische Wattenmeer kennenzulernen... .vorgenommen haben wir uns eine gute Woche, die jedoch auf fünf Tage wegen des Zustiegs seiner Freundin auf Hooge reduziert wird. Am Sonntagabend bleiben wir wegen des WM-Endspiels bei mir zu Hause und schauen das Spiel an, toll!

Montags ist das Wetter -wie die ganze Woche- toll, aber es weht ordentlich mit 6 Bft aus SSW, in Böen ist es auch etwas mehr, ich schlage daher vor, noch einen Tag liegen zu bleiben, so machen wir es denn auch...

Dienstagmorgen stehen wir früh auf und legen ab, Ziel ist Amrum -innenrum- motoren bis zur Engde und setzen dann Vollzeug bei übersichtlichen gut 4 Bft... wir rauschen die Norderhever hoch, genießen das schöne Wetter und die Aussicht auf die Seehunde auf der Lorenzens-Plate, auf Südfäll, Lütt-Moor, auf die Hamburger-Hallig...Im Strand ist es an der engen Stelle schon recht flach, aber natürlich kein Problem ...nach der nördlichen Ecke des Strand motore ich zu, weil wir keinen guten Anlieger haben. Mit einem heftigen Schlag bleibt die Maschine nach 20 Minuten stehen; erste Vermutung, ich habe einen Tampen im Propeller: is nich.. „die Maschine läßt sich trotz Orgelei nicht wieder starten... die optische Kontrolle des Vorfilter auf Dreck oder Wasser im Diesel ist negativ...

In der Zwischenzeit scheppern die Segel und wir werden langsam auf Leegerwall getrieben... .da ich die schnellste Hilfe auf Pellworm erwarte, nehme ich Kurs zurück nach Pellworm, hoch am Wind und gegen den Strom, mühsam, mühsam im engen Strand.

Auf Höhe Lüttmoor rufe ich Kuddi an, ich erwische ihn auf der Fähre, er muß auf dem Festland was erledigen, er kann mir nicht helfen, verspricht aber für Hilfe zu sorgen, um mich bei weniger werdendem Wasser vom Anleger in den Hafen zu schleppen, nach wenigen Minuten rufe ich auf 72, es meldet sich Jehann mit der Anne, er nimmt mich auf den Haken, hat sich sogar Verstärkung mitgebracht und auch dessen Freundin... .die Manöver klappen einwandfrei, ich kann ganz sanft neben dem Feuerlöschboot festmachen, Jehann geht zurück in seine Box. Gleich nach dem Festmachen geh ich zum Steg zu Jehann an Bord und bedanke mich sehr herzlich, meine Frage „wat schast Du hem?“ beantwortet er mit einem lapidaren „Nix“, ick sech, „ich mok dat wedder god“ Ein Wochenende später wechseln etwas Rum und ein Blumenstrauß den Besitzer

Als ich mich verabschiede, frage ich Jehann, ob er einen Mechanikus kennt, der uns kurzfristig helfen mag, er sagt „goh man wedder an Bord, de is glicks bi di an Bord“.. .als ich wieder an Bord bin, ist der Meister schon da!!!! Er fragt mich nach meinen Feststellungen: Vorfilter sauber, kein Wasser drin, zielstrebig wird das Feinfilter ausgebaut, kommt man natürlich prima ran...im Feinfilter ist kein Diesel mehr angekommen.. .na, dann ist der Fall wohl klar... .genauso zielstrebig wird die Zuleitung vom Tank zum Vorfilter abgebaut...der Versuch durchzupusten geht fehl, verstopft..!! Mit einem flexiblen, ca 5-6 mm dicken Draht wird gestochert, es kommt ein etwa 9mm

dicker, ungefähr 15 mm langer, gallertartiger grau/grüner Pfropfen zum Vorschein, genau vor dem Einlaß zum Vorfilter, das war´s!!! Nach dem Wiederausammenbau sende ich für die tolle Hilfe etwas, danke auch noch mal von dieser Stelle. Zu guter letzt ist Kuddi wieder da und spendet mir drei Schnapsgläser voll zur ersten Schockbehandlung, diese bewirkt das Abtöten der Bakterien, eine gewisse Auflösung von weiteren Pfropfen.. . Schwebstoffe bleiben noch übrig.. eine häufige Kontrolle des Vorfilters ist wichtig, eine Tankreinigung im Winterlager sehr wichtig. Der Rest der Tour ist schnell erzählt, am nächsten Tag sind wir dann nach Amrum gegangen, am nächsten Morgen für ein paar Stunden nach Wyk und mit dem zweiten Hochwasser nach Hooge, ständig mit dem Gedanken im Hinterkopf „hoffentlich nicht so bald wieder“. Auch der Rest der Tour -verstärkt durch Rolfs Freundin- wie auch der Rest der Saison verlief ohne einen Mucks der Maschine, im Winterlager werde ich allerdings den Tank zur Sicherheit reinigen...

Fazit:

Die Maschine darf -eigentlich- nicht ausfallen.

Wir haben keine historisch wertvollen Autos, die eben mal liegen bleiben, es kann gefährlich werden.

Diese Entwicklung und Gefährdung ist der Zugabe von ca. 7% Bi odiesel geschuldet, verstärkt durch die Feuchtigkeit im Tank, durch die lange Liegezeit im Winter, sowie der Forderung, aus versicherungstechnischen Gründen die Tanks leer zu überwintern, hier bedarf es einer Diskussion.

Das Problem ist im Revier, bei uns, bei anderen Vereinen, bei den Fischern, bei den Fahrgastschiffen bekannt. Ich hätte mich nur schlau machen müssen, was ich hinterher ja auch getan habe...

Nach meinen vielen Gesprächen auf Pellworm, auf Hooge, auf Amrum, in Wyk und auf Helgoland liegt die Schlussfolgerung nahe, dass mindestens jeder Dritte so eine unschöne Situation schon erlebt hat, Tendenz steigend.. .

Im Skipper-Magazin ist ein Beitrag der Stiftung „Warentest“ nachzulesen, aus dem hervorgeht, welche Mittel es gibt und welche etwas tau gen...

Mit weitem Abstand steht das Produkt, das mit „G“ anfängt und mit „mar82“ aufhört an der Spitze....

Interessenten können mich ja fragen, ich habe keine Veranlassung für irgendetwas zu werben.

Jedenfalls möchte ich allen Bootseignern empfehlen, sich dieses Problemfeldes anzunehmen.

**Und damit nicht Mast- und Schotbruch, sondern
Diesel und Filterverstopfung...**

(Anm. d. Red.: Das Zeug heißt „Grotamar82“)

Geschwaderfahrt 2014

Bei der Planung waren wir davon ausgegangen, dass wir im August immer das beste Wetter haben, daher haben wir uns Anfang August in Brunsbüttel getroffen. Diesmal waren wir international: Marc Huser hatte sich aus Basel gemeldet. Sein Boot, eine Bavaria 38 hat er im Winterlager in Malmö stationiert, weil für ihn das Winterlager in Malmö am einfachsten zu erreichen ist. Flug Zürich – Kopenhagen und dann mal eben über die Brücke: es ist aus der Schweiz kein Winterlager schneller zu erreichen. Auf solche Ideen muss man erst mal kommen.

Bei mir war wieder Volrad von Lützu an Bord und in Helgoland wollte Ralf Reck, ein Freund meines Bruders zusteigen, weil der mit seiner Familie bis Anfang August eine Fahrradtour am Bodensee machte.

An Bord der „Athahana“, einer 38 Fuß Bavaria mit Center Cockpit, waren Marc Huser als Skipper, seine Frau Regula, Thomas Keller. Dessen Frau Barbara wollte in Hörnum dazusteigen, weil sie im Schichtdienst in einer Klinik arbeitet und nicht anders frei bekam.

Damit war der Törnplan für den Anfang schon mal festgelegt: wir starteten wie üblich mit einem Hüpfen nach Cuxhaven, dann Helgoland und Amrum. Am Montag sollte Ralf nachmittags mit dem Flieger von Bremerhaven einschweben, dadurch hatten wir die Möglichkeit, das neu gestaltete Meerwasserschwimmbad nicht nur in Augenschein zu nehmen, sondern Körperkontakt herzustellen. Die Helgoländer Abzockedusche benutze ich aus Prinzip nicht, und bei meinem WC, das nur in den Fäkalientank entleert, kann das Inselklo auch getrost boykottiert werden.

Wie bei den anderen Geschwaderfahrten auch, bildeten die Gäste das Vorauskommando: „Storch“ fuhr hinterher. Wir hatten verabredet, dass bei der Ansteuerungstonne Rütergat Kringel gefahren werden, damit wir gemeinsam in das Wattenrevier segeln.



In Amrum bekamen wir guten Platz im Päckchen am neuen Schwimmsteg. Der ist wirklich eine Bereicherung, zumal die Alkohol induzierte Höhenangst auf der alten Brücke bei der Rückkehr aus der „Blauen Maus“ sich gar nicht erst einstellte. Allerdings war zu beobachten, dass auch ein neuer Schwimmsteg nicht verhindert, dass die Boote bei Niedrigwasser den Lateralplan in den Schlick stecken. Die absolute Tidenunabhängigkeit scheint es in unserem Bereich nur begrenzt zu geben.

Unsere Mannschaft war komplett und wir wurden von Marc und Regula zu einem Dinner an Bord der „Athahana“ eingeladen. Da zeigte sich der Unterschied zwischen einem 35 Fuß-Schiff von 1982 und einem 38 Fuß-Mittelcockpit-Boot, das 20 Jahre jünger ist: Der Innenausbau war erheblich viel ansprechender und durchgestylt, was man von meinem Hanseaten nicht unbedingt sagen kann. Vor allem im Salonbereich sind Schränke bis unter das Deck gezogen, so dass die Einrichtung von vornherein gefälliger wirkt. Ich will nicht meckern; das Vorhandensein einer Pinne ist für mich von erheblichem Vorteil, hatte ich schon bei anderen Schiffen mit Radsteuerung das Gefühl des Ausgesperrtseins, und dass ich in meinem Cockpit einfach mehr Bewegungsspielraum habe.

Der nächste Hafen war Hörnum, Thomas wollte seine Frau Barbara in Westerland vom Zug abholen und wir wollten die nun vollständige Crew zum mediterranen Dinner einladen. Volrad und Ralf suchten in Westerland ein Spezialitäten-Geschäft auf, das von den verwöhnten Zweitwohnungssteuer zahlenden Neusytlern auch frequentiert wird und der Salontisch auf dem Schwenkkiel konnte sich mit jedem Feinschmeckerrestaurant messen lassen, sowohl was die Ausstattung als auch das Dargebotene angeht. Man muss nur ab und zu Gäste an Bord haben und schon gibt es neue Ideen. Tütensuppen hat es bei mir noch nie gegeben, aber geräucherte Forelle im Backofen auf Temperatur gebracht, das gab es noch nie.

Da wir nun komplett waren, konnte der eigentliche Teil der Geschwaderfahrt beginnen. Als nächstes war Föhr angepeilt. Die Kegelrobber durften noch mal feststellen, dass wir so diszipliniert waren, uns nicht in dem Bereich der Knobsände trocken fallen zu lassen, der aus der definierten Grenze der Zone 1 herausgewandert ist. An der Südostecke Föhrs ist es immer wieder spannend festzustellen, dass man auch mit einem Wattenschiff die Tonnen beachten sollte. Aber zum Glück gibt es beim Schwenkkiel den Unterschied zwischen der absoluten und der relativen Wassertiefe. Auf Föhr haben wir uns Fahrräder gemietet, die Insel erkundet und uns den Friedhof in Süderende angesehen besonders die Grabstelen mit den Familiengeschichten der Familien, die Zeugnis ablegen von den Lebensläufen der Walfänger und ihren Angehörigen. Wenn ein Walfänger im Winter nicht zurückgekommen ist und die Familie ohne Ernährer dastand, war es durchaus üblich, dass sich ein Witwer und eine Witwe zusammen taten, damit die beiden Familien versorgt waren.

Abends hatte ich einen Tisch beim „Glücklichen Matthias“ bestellt, eine urige Kneipe am Ende der Wyker Kurpromenade.

Es kam das Wochenende mit „Föhr on fire“, einem gewaltigen Feuerwerk, für das wir keinen Eintritt zahlen mussten, weil wir vom Segelhafen einen freien Blick auf die den

Himmel illumierende Pyrotechnik. Ein solch grandioses Feuerwerk bekommen nur absolute Freaks und Profis zustande, mit Sivesterböllern ist das nicht zu vergleichen.

In den darauffolgenden Tagen war Starkwind angesagt und nicht nur für ein oder zwei Tage sondern die ganze Woche durch. Marcs Plan, über die Eider wieder den Nord-Ostsee-Kanal zu erreichen, um die Reise mit einer beschaulichen Flussfahrt abzuschließen, haben wir vereitelt dadurch, dass wir ihm die Widrigkeiten der Außeneider anschaulich geschildert haben. Die Schweizer sind noch einige Tage in Wyk geblieben, da die weibliche Besatzung es vorzog, mit den Schlaglöchern aus SW in der Deutschen Bucht nicht näher Bekanntschaft zu machen.

Wir mussten zusehen, dass wir nach Pellworm kamen, Volrad hatte Termine zu Hause und Ralf musste großväterlichen Verpflichtungen in Süddeutschland nachkommen. Sie verpassten auf die Weise das Schauspiel einer Springflut in Tammensiel, bei der das Hafengelände bis an die Buden überflutet wurde.

„Storch“ durfte noch ein wenig auf Pellworm bleiben; „Athahana“ trat nach einigen Tagen Zwangsaufenthalt in Wyk die Rückreise über die Elbe und Brunsbüttel an.

Eine so lange Starkwindperiode in einem ansonsten beschaulichen und schönen Sommer gibt es nicht häufig. Die Eidgenossen wollen aber wiederkommen, vielleicht schon nächstes Jahr. Das Wattenmeer hat es ihnen angetan. Ein Grund mehr, die Geschwaderfahrten fortzusetzen.

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

Ein besonderer Start zur Sommerreise 2014

Unsere neue Segelsaison begann mit gutem Wetter. Die Sonne strahlte beim Montieren unserer schwimmenden Schlingelanlage, beim Slippen der Boote, beim Aufriggeln und sogar auch noch zum Ansegeln. Während dieser Zeit freuten wir uns immer auf den Schwimmbagger „Isern Hinnerk“, der bisher den Husumer Hafen vom Schlick befreit hatte. Alle Hafennutzer waren mit seiner Arbeit sehr zufrieden gewesen, aber diesmal durfte er nicht baggern. Dafür war das Husumer Sperrwerk ständig geschlossen. So auch für uns als wir am 16. Juni mit unserer „Dieksand“ zur Sommerreise 2014 aufbrechen wollten. „Ihr müsst um 5.30 Uhr vor meinen Toren sein und wenn der Wasserstand außen so hoch aufläuft (Arbeiten im Hafen und Ostwind) wie er im Hafen ansteht, dann kann ich kurz die Tore öffnen“ war die Auskunft des Schleusenmeisters am Vorabend. Wir waren pünktlich und bekamen Verstärkung von drei Kuttern, die zum Krabbenfang auf die Nordsee hinaus wollten. Kurz vor 6.00 Uhr durften dann diese vier Schiffe den Hafen verlassen und sofort danach schloss das Sperrwerk wieder. So hatten wir Glück, denn nur für diesen Tag war guter Wind vorhergesagt und den brauchten wir, um abends in Brunsbüttel zu sein.

Wir erreichten unser Ziel und am nächsten Tag einen Liegeplatz beim Regatta -Verein Rendsburg, der sich zum Abwettern gut eignete. Jetzt hatten wir Zeit, um bei 6 -7 Windstärken zwischen den Regenschauern nach Büdelsdorf zu laufen. Dort besuchten wir die „Nord Art“ im Kunstwerk Carlshütte auf dem ehemaligen Gelände der Eisengießerei Ahlmann. Wir staunten und bewunderten die internationalen Werke in den Fabrikhallen. Ein Besuch dieser Ausstellung lohnt sich!

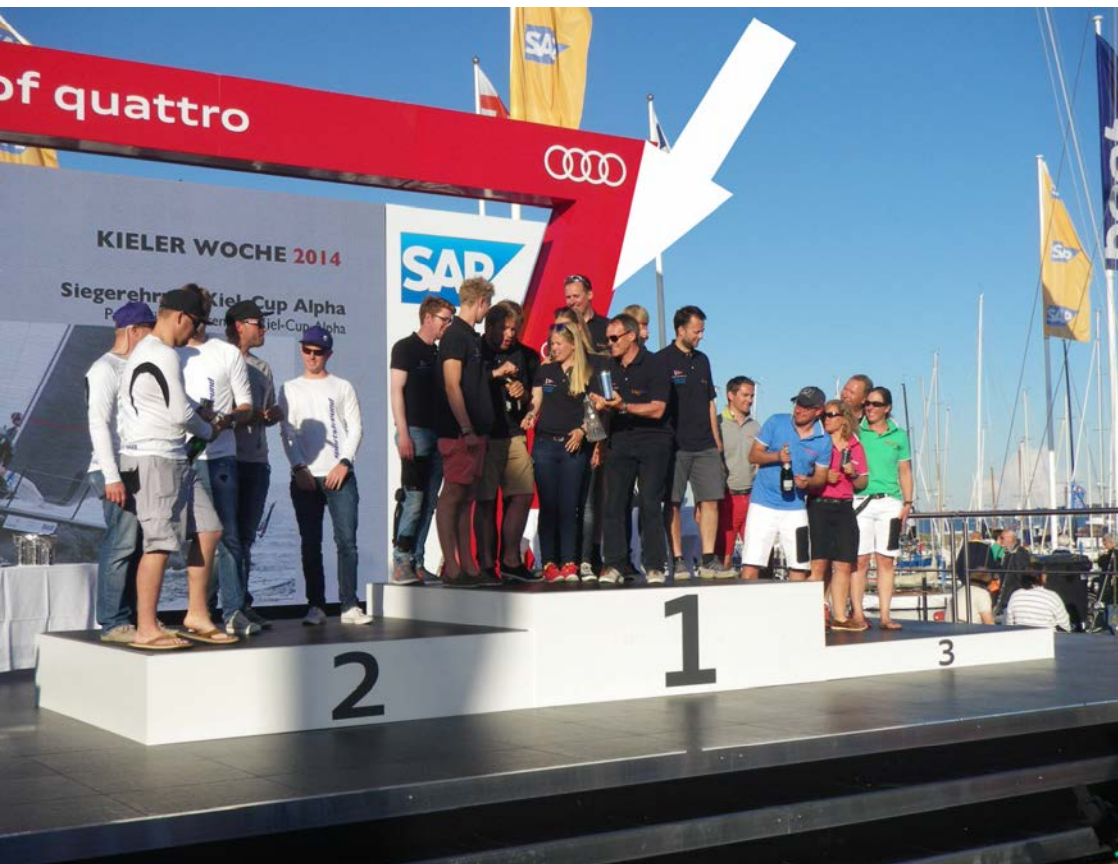
Ekkehard und der riesenhafte bullige Hund „Winston“, eine Bronzeskulptur von Alexander Taratynov

Nach dieser Pause in Rendsburg signalisierte uns Inken Steppat, wir könnten trotz „Kieler Woche“ in Strande einen Liegeplatz bekommen. Am nächsten Nachmittag waren wir da und erhielten eine Box mit Blick über die Steinmole zum Olympiahafen – Connection ist alles!

„Tante Schmidt“ war auf der Rücktour ihrer Skandinavienreise und eigentlich hatten wir ein Treffen in Marstal verabredet. Aufgrund der Wetterlage und der „Kieler Woche“ zogen wir es vor, in Strande zu bleiben. Nun brauchte ich im überfüllten Hafen einen neuen Liegeplatz. Wenige Boote weiter legte zum Glück ein



Schiff ab. Sofort stellte ich das Schild auf rot und mit Einverständnis des Hafenmeisters hatte ich so einen komfortablen Liegeplatz für „Tante Schmidt“. Nachmittags wurde die Meile in Schilksee besucht, abends erlebten wir die beeindruckenden Siegerehrungen und am nächsten Morgen, zusammen mit Lucie und Heiko, bewunderten wir fünf Meilen seewärts die „ups and downs“ der größeren Boote aus nächster Nähe. Wir lagen mit unserer „Dieksand“ weniger als 100 Meter von der Wendemarke entfernt und alle mussten zwischen uns und der Tonne die Spinnaker oder Gennaker bergen, um danach wieder hoch am Wind aufzukreuzen. Auf der „Solconia“ segelten unsere Vereinskameradinnen Inken und Lisa Steppat und besonders diesem Schiff galten unsere kritischen Blicke. Wir sahen gute Taktik, keine Fehler bei den ständigen Manövern und bei der Preisverteilung ganz oben auf dem Treppchen eine strahlende Mannschaft.



Lisa und Inken bei der Siegerehrung

Außer den Aktiven aus 55 Nationen und den zahlreichen Wassersportfans war auch Prominenz auf den Beinen, so begegneten wir Herrn Kubicki mehrmals. Nach unserem Ausflug zu den Wettfahrten auf der Förde bekamen Lucie und Karin beim Festmachen Hilfe vom Meteorologen und Wetterexperten Dr. Meeno Schrader.

Unsere Liegeplätze waren in der ersten Reihe und mit Heiko und Lucie durften wir ab 22.00 Uhr

ein großes Feuerwerk erleben, welches wir so deuteten, dass es unserer Verabschiedung galt, denn am nächsten Tag um 7.00 Uhr wurde abgelegt. „Tante Schmidt“ segelte zum Nord Ostsee Kanal und „Diexsand“ Kurs Rügen.

Drei Tage später verließen wir den Hafen Kühlungsborn. Vor uns lag eine weite anspruchsvolle Strecke mit dem Ziel Barhöft dem ersten Hafen vor Rügen. Wir hatten guten Wind und falls dieser nicht durchhalten würde oder Schwierigkeiten auftauchten, gibt es an der Strecke den Nothafen Darßer Ort.

Die Husumer Hafenprobleme hatten eine Unterwasserreinigung vor Aufbruch zu unserer Sommerreise verhindert und so war die maximale Geschwindigkeit unserer „Diexsand“ nicht zu erreichen. Im Strander Hafen war Heiko mit ganzem Körpereinsatz, schwimmend mit einem Spachtel ausgerüstet, dem Bewuchs zu Leibe gerückt. Seitdem segelten wir erheblich besser aber nur tief unter dem Rumpf musste noch nachgearbeitet werden.

Vor Jahren lagen wir in Barth beim Segelverein und da gab es auch eine Werft, die mit einem Lift Segelschiffe mit stehendem Mast aus dem Wasser heben konnte.

Nachmittags segelten wir vor Barth auf der Seeseite also nördlich der Halbinsel Darß nur 7 Seemeilen von der Werft entfernt, wenn man den natürlichen Wasserweg dorthin nicht zugeschüttet hätte. Der Kirchturm von Barth war deutlich zu sehen und zwischenzeitlich hatte ich auch die Telefonnummer der Werft. Es war Freitagnachmittag der Chef meldete sich, ich äußerte meinen Wunsch und seine Antwort lautete: „Morgen um 10.00 Uhr oder Montag um 8.00 Uhr“. Der Sonnabendtermin wurde vereinbart und nun mussten wir nicht nur noch 14 Seemeilen bis nach Barhöft sondern dort in den Bodden abbiegen und insgesamt noch 27 Seemeilen bis zum Dunkelwerden segeln. Nach einem Tages - Etmal von 70 Seemeilen machten wir um 22.15 Uhr unsere Leinen an der Werftpier in Barth fest. „Diexsand“ war bereit für die Vollendung der Unterwasserschiffs - Reinigung, die Heiko in Strande begonnen hatte.



Pünktlich wurde „Dieksand“ aus dem Wasser gehoben und auf den Waschplatz gefahren. Nach einer Stunde Reinigung schwamm sie wieder und nachmittags desselben Tages erreichte unser Schiff die langersehnte Endgeschwindigkeit. Die Werft überraschte mit einem sehr aufgeräumten Gelände, zwei betriebsbereiten Travelliften, einem gut sortierten Bootshop und großzügigen sauberen Sanitäranlagen. Für letztere waren Fischkenntnisse sehr hilfreich, denn eine stattliche Flunder schmückte die eine Tür und auf der anderen war ein Hecht zu sehen. Wie immer die Frage zum Schluss - was kostete der Spaß? 85 der Lift und 15 der Hochdruckreiniger zusammen 100 Euro plus meine Arbeit.

Anm. d. Red.: Ein Kran beim HSrV. Das würde den Hafen attraktiv machen!

Regatta Friedrichskoog 2014

Mit dieser Regatta habe ich sozusagen den Opti an den Nagel gehängt. Ich bin über das Jahr immer größer und schwerer geworden und das Boot wurde für mich einfach zu klein.

So kam dann die Regatta in Frierichskoog und ich machte mir nicht viele Chancen aus ein gutes Ergebnis zu ersegeln.

Samstag:

Der Weg nach Friedrichskoog war länger als gedacht und als wir ankamen waren alle anderen Boote schon aufgeriggt und wurden schon ins Wasser gelassen.

Unter Zeitdruck machten wir unsere Boote fertig und konnten dann noch rechtzeitig der Regattabesprechung folgen. Nach dem Einsegeln kam es dann zum 1. Lauf der Regatta.

Den Lauf konnte Gonne für sich entscheiden und ich ging nach ihm ins Ziel. Der Wasserstand im Hafenbecken war sehr niedrig und dadurch blieben viele in den Regatten immer mal wieder im Schlick stecken, ich auch. Durch den guten Wind konnte ich dann die folgenden 3 Läufe für mich entscheiden.

Sonntag:

Der Wind hatte über Nacht nachgelassen und ich wusste, dass ich es an diesem Tag schwer haben werde. Der erste Lauf wurde dann wieder von Gonne gewonnen, der 2. Lauf von Paul, der 3. Lauf wieder von Gonne und im 4. Lauf sollte sich dann die Regatta entscheiden.

Ich segelte die ganze Zeit hinter Gonne her, der sich seines Sieges schon sicher war, doch dann holte ich auf und konnte ihn kurz vor dem Ziel noch einholen. Damit hatte ich die Regatta gewonnen.

Dies war für mich ein toller Erfolg und ein schöner Abschluss von meiner tollen Optizeit.

Ich möchte mich recht herzlich bei Jörg und Birgit für die tolle Unterstützung bedanken. Die Zeit hat mich geprägt und ich bin für das Segeln Feuer und Flamme und werde weiter im Laser segeln.

Der Teppichboden

Die Asmus-Werft hatte den Hanseaten mit einem Teppichboden exakt und akkurat ausgeliefert, schön anzusehen und rutschfest; nur nach mehr als 30 Jahren war er kaum noch zu reinigen, obwohl Sönke Tönnies ihn schon einmal mit einem temperierten Hochdruckreiniger bearbeitet hatte – zum Glück beim TSBW, sonst wären einige Deckenverkleidungen mehr erneuerungsbedürftig gewesen. Die Deckenverkleidungen haben sich trotz der Vorsichtsmaßnahmen nicht von alleine repariert; man muss ja was zu tun haben, aber der Teppich war reif für den Container in Ahrenshöft.

Die Systematik war klar: erst Schablonen aus Packpapier, dann die Schablonen auf Sperrholz übertragen, die Platten grob ausschneiden und dann anpassen und mit

kleinen Klötzen die Form bestimmen: die Klötze werden an die Schotten herangeschoben und auf den Sperrholzplatten verschraubt, damit eine exakte Übertragungsschablone für die Bodenplatten entsteht.

Die Bodenplatten sind 6 mm Sperrholz mit Teak-Messerfurnier 40 mm Streifen, die sich mit 4 mm hellen Streifen abwechseln.

Wenn man schon den ganzen Aufwand treibt, dann sollte es auch ordentlich werden – abnehmbare Brücken auf

Implantatpfeilern und das ganze teleskopierend gestaltet können auch nicht π mal Daumenbreite eingebaut werden in der Hoffnung, dass es funktioniert.

Beim Niedergang anfangen, da kommt man in aller Regel ja auch rein ins Schiff, und dann sollen die Streifen fluchten bis ins Vorschiff! Es soll nicht so aussehen, als hätte der Skipper das mit 3,5 % bei Bft 7-8 im Schmaltief gefertigt.

Solange die Platten parallel zum Schwertkasten verlaufen, ist es ja keine Kunst, die Streifen ausgerichtet zu platzieren, nur im Vorschiff ist die Form des Bodens wie ein nach hinten offener Kelch und die projizierte Mitte lässt sich nicht in den Salon verlängern, d. h. die Verlängerung der Streifen muss über die schon zugeschnittenen Platten erfolgen, die an Backbord neben dem Schwertkasten liegen.

Bootsbauer tun einem nicht den Gefallen, an spätere Einbauten oder Veränderungen zu denken, und sie denken vor allem nicht daran, sich auszumalen, was einem in die Jahre gekommenen Einhandsegler einfällt, um diesem speziellen Boot seinen Stempel aufzudrücken.

Nachdem auch im Vorschiff die Sperrholzschablone mit den Klötzchen ausgerichtet war und entfernt werden sollte, um sie auf die Bootsbauplatten zu übertragen, war sie nicht zu bewegen. Die verschraubten Klötzchen wirkten wie Keile, die verhinderten, dass sich die Schablone abheben ließ. Es dauerte eine Zeit, bis ich begriff, was sich



denn da abgespielt hatte. Ich legte eine Schmiege an: mir war vorher nicht aufgefallen, dass die Wände unter den Kojendeckeln nicht senkrecht waren – logisch, sonst wäre ja auch kaum Platz für die unegaln Paddelfüße des Skippers und seiner Besatzungsmitglieder. Sollen die sich immer die Zehen stoßen, wenn sie endlich in die Kojen dürfen?

Zum Glück hat die Industrie je eine Menge Spielzeug für mehr oder weniger ambitionierte Hobbybastler entwickelt: das Zauberwort bzw. –gerät heißt oszillierende Säge. Damit lässt sich ein sehr feiner Schnitt durchführen, diesmal aber in der Schiffsachse, genau mittig, man hat ja schließlich auch seinen Stolz. Und nun, oh Wunder war die Schablone aus dem Vorschiff zu entfernen, Markierungen mit einem Edding halfen, die „Hälften“ auf den finalen Bootsbauplatten zu positionieren. In der großen Bootshalle hatte ich mir wieder meinen Arbeitsplatz eingerichtet, die Platten wurden nach und nach zugeschnitten und angepasst; man glaubt nicht, wie Scheiße es aussieht, wenn zwischen den hellen Streifen ein Versatz von 1,5 mm zu sehen ist, die eigentlich stumpf aneinander stoßen sollen.

Meine Baustelle war diesmal halb an Land und halb im Wasser, „Storch“ schwamm ja schon – ich hatte keine Lust, jede Sommersaison mit einem Kran außer der Reihe zu beginnen.

Als an Bord so ziemlich alles gut abgepasst war, wollte ich den Zuschnitt nach Hause in die Garage schaffen, um die Platten zu lackieren: mit Epifanes wollte ich den Platten das edle Finish verleihen. Da ich keine Lust hatte, mehrfach mit den Platten über den Bugkorb zu klettern, klemmte ich mir so viele Bretter unter den Arm, wie ich bewältigen konnte, und dann passierte das Unvermeidliche: ein Teil der Platten wollte sich selbständig machen, rutschte nach hinten weg und drohte in die Hafenbrühe zu fallen, wie sie im hinteren Ende des Rödemisser Priels Standard ist. Ich beugte mich weit nach vorn, konnte die Platten mit beherztem Nachfassen vor dem Wegschwimmen retten aber nicht vermeiden, dass mein Handy aus der ungesicherten Hemdtasche mit einem fast unhörbaren Blubb im salzhaltigen Hafenwasser verschwand. Wegen der Reparaturen der Hafenkaje gab es in Husum einen Einstaubetrieb, der noch bis Samstagmorgen dauern sollte und es war Mittwochnachmittag. Im Clubhaus wenige Minuten vorher hatte man mich gewarnt,



ein Handy in der offenen Brusttasche eines Hemdes umherzutragen, sei ziemlich leichtsinnig, aber diese Warnungen hatte ich mit den Worten: „Jawohl Mami“ abgetan. Am Steg ins Wasser gefallenes Werkzeug kann man in aller Regel beim nächsten Niedrigwasser wieder aus dem Schlick ziehen, aber das nächste Niedrigwasser war Samstag früh um 02:50 Uhr. Auch im Sommer reicht um die Zeit auch bei Vollmond die Beleuchtung nicht aus, um irgendetwas im Schlick wiederzufinden. Zum Glück hatte ich mir kurz vorher einen Akku-Scheinwerfer besorgt, der Samstagmorgen zum Einsatz kam. Um kurz nach drei Uhr wachte ich von allein auf, sprang in die Klamotten um zu sehen, ob sich das Handy jedenfalls seitlich neben dem Bug in den Dreck gebohrt hatte. Ich sah im Scheinwerferlicht eine kleine dunkle Platte, bewegte die mit dem Bootshaken hin und her, kriegte sie zu fassen. Und es war mein schlickverschmiertes Handy. Es fand sich ein Wasserhahn, um es jedenfalls etwas zu säubern; zu Hause nahm ich es komplett auseinander – die Simkarte funktionierte noch! – und unter lauwarmem Wasser wurde das Handy gründlich gewässert und die Einzelteile bei 50° im Backofen eine Stunde getrocknet.

Bis auf die Simkarte zeigte keines der Einzelteile eine Reaktion, auch nicht im zusammengebauten Zustand, und etwas misstrauisch legte ich das Teil zur Seite. Nach zwei Tagen kontrollierte ich das mobile Wunderwerk der Technik, und siehe da, es offenbarte Funktionen: es wollte den Pin von mir, zeigte bereitwillig das Telefonbuch, der Ruf an meinen Hausanschluss funktionierte, und es wurde sogar die Sprache übertragen. Ich bestellte mir sofort ein baugleiches Stück im Internet, ließ mir alle gespeicherten Dinge auf das andere Handy übertragen und hatte die Daten gerettet, bevor die Schlickmadam endgültig ihren Dienst quittierte.

In der Garage glaubte ich staubfrei zu arbeiten, und verabschiedete mich ziemlich bald von dem Gedanken, die Bodenplatten mit einem Klavierlack ähnlichen Finish zu versehen, obwohl ich acht Schichten Zweikomponenten-Chemie aufgetragen hatte. Jedenfalls ergab sich aus der Behandlung eine relativ abriebfeste Oberfläche, die am Ende der Saison nicht gelitten zu haben schien.

Die fertig lackierten Platten wurden nach Vorschrift mit Sika eingeklebt, Baumarktstützen sorgten für den erforderlichen Druck, und jetzt sieht der Boden im Salon fast so aus, als wäre das Boot so aus der Werft gekommen.

Brootjes Partyservice



Frühstücksservice · Kalte Platten · Eintöpfe · Grill-Service · Spanferkel



Tel. 04841 6 57 24 www.brootje.de

Stapele 1 | 25866 Mildstedt und Poggenburgstraße 15 | 25813 Husum

Entwicklung von Segelmaterialien

Schlägt man im Großen Brockhaus von 1956 das Stichwort Segel nach, so findet sich folgender Eintrag: Segeltuch ein festes Gewebe aus Leinen, Hanf oder Baumwolle.

In den 50er wurden die damals eingesetzten Naturfasern durch Polyester abgelöst, nachdem 1957 der Americas Cup mit dieser damals hochinnovativen Faser gewonnen wurde. Polyester wurde damals von der Firma Du Pont unter dem Markennamen Dacron eingeführt und ist bis heute im Sprachgebrauch auch so bezeichnet.

Membransegel erobern den Markt

Nachdem in den 80er Jahren diverse Kunstfasern in laminierten Rollen-Material verarbeitet wurde kam Anfang der 90er Jahre der nächste große Innovationsschub für den Segelmarkt: Die Firma North Sails entwickelte ein für damalige Zeit revolutionäres Produktionsverfahren bei dem Fasern durchlaufend auf einer Positivform mit einer Träger Folie verklebt wurden. Dieses Verfahren wurde 1992 auf der neuseeländischen Americas Cup Yacht unter dem Namen 3DL der Öffentlichkeit vorgestellt und erfreute sich in den folgenden Jahren einer rasanten Verbreitung auf fast allen Professionellen Regatta Yachten. Die 3DL Segel zeichneten sich aufgrund der durchlaufenden Fasern durch eine sehr gute Profiltreue aus und aufgrund der Tatsache, dass die Fäden lastorientiert verlegt wurden auch durch ein deutlich geringeres Gewicht. Allerdings hatte das Material auch durchaus seine Schattenseiten: extrem hoher Preis und geringe Lebensdauer schreckten die breite Masse davon ab dieses Produkt einzusetzen.

Ein wesentliches Problem der Haltbarkeit bestand darin, dass die verwendete Aramidfaser, besser unter dem Markennamen Kevlar bekannt, sehr UV empfindlich ist und schon nach kurzer Zeit einen Großteil der ursprünglichen Festigkeit verliert. Ferner neigten die Segel dazu, aufgrund des Klebstoffes im Segel, spröde zu werden und zu delaminieren. Somit war nicht mit einer Haltbarkeit zu rechnen die über eine Saison hinausging.

Als Ergebnis kamen Anfang der 2000 Jahre diverse Membrane auf den Markt die nicht mehr über einer Form gebaut wurden, sondern in der Ebene, also ohne Profil, gelegt und verklebt wurden. Diese Folien wurden dann später im Produktionsprozess durch horizontale Schnitte profiliert. So konnte zwar eine sehr viel hochwertigere Verklebung erzielt werden, jedoch mussten die Fasern wieder durchtrennt werden.

Parallel zu dieser Entwicklung im Produktionsverfahren kamen eine Reihe neuer Fasern auf den Markt. Mit Technora wurde eine neue, UV beständigere Aramidfaser entwickelt, Carbon erhielt Einzug bei den Segelmaterialien, und hochmodul Polyethylen eroberte unter dem Namen Dyneema den Markt.

Um nun die Vorteile von 3DL und den 2 Dimensional laminierten Materialien zu vereinen wurde in den letzten Jahren unter dem Namen Millenium ein Verfahren an der Universität von Florenz entwickelt, bei dem das Segel zuerst aus der Trägerfolie profiliert und gebaut wird. In diese Trägerfolie werden dann die lasttragenden Fasern aus Technora, Carbon oder Endumax (hochmodul Polyetyhlen) gelegt und eine zweite

Trägerfolie die ebenfalls im Vorwege profiliert wurde kommt als dritte Komponente hinzu. Diese, noch verklebte, Folie wird nun in einen riesigen Ofen geschoben und bei 130° solange gebacken bis sich die Trägerfolien von beiden Seiten mit einander verschweißt haben und die Fasern zwischen den Folien fixiert sind. Durch dieses Verfahren wird kein Klebstoff mehr benötigt, weshalb die Segel bis zu 30% leichter sind als vergleichbare Membrane anderer Hersteller. Weiter wird die Faser nicht mehr durch den Klebstoff verhärtet und ist somit wesentlich flexibler und bruchunempfindlicher.

Um der Problematik der relativ teuren Technora oder Carbon Fasern aus dem Weg zu gehen wurde Anfang dieses Jahrs mit Millenium Endurance ein Membran Segel mit einer Dyneema ähnlichen Faser auf den Markt gebracht, welches auf Schiffen bis 40ft zum Einsatz kommt. Ein weiterer Vorteil der Endurance Membrane ist, das Sie weiß ist und somit bei vielen Fahrtenyachten besser zur Gesamterscheinung passt.

Gewebe, eine nach wie vor beliebte Konstruktionsart von Fahrtensegeln

Auch wenn Gewebe bei Amwind-Segeln auf Regattayachten schon lange nicht mehr zum Einsatz kommen, werden Sie nach wie vor, wenn auch mit abnehmender Tendenz, im Fahrtenbereich eingesetzt. Allerdings hat sich das Angebot an gewebten Materialien in den Letzten Jahren grundlegend geändert. Das herkömmliche Dacron spielt dabei meist nur noch bei kleinen Booten oder im Erstausrüster Markt eine Rolle. Dadurch das es dem Weltmarktführer unter den Tuchherstellern Dimension Polyant gelungen ist eine Dyneema Faser zu verweben, kamen in den letzten Jahren Materialien wie Hydra net oder Hydra net radial auf den Markt. Die Dyneema Faser zeichnet sich durch eine sehr hohe Festigkeit, geringe Knickempfindlichkeit und hohe UV Beständigkeit aus und ist somit die Ideale Faser für stark beanspruchte Fahrtensegel. Hydra net radial ist auch seit einigen Jahren auf dem Wappen von Bremen im Einsatz.

*Auszug aus einem Artikel von
Jörg Müller-Arnecke*



SETHE
Technik für die Gastronomie

24 Std. Notdienst
0151 - 53 12 11 13

- ◆ Ladenbau
- ◆ Großküchenanlagen
- ◆ Imbißausstattungen
- ◆ Lüftung u. Kühlung
- ◆ Hotel- u. Gaststätten-einrichtungen
- ◆ Getränkeschankanlagenbau

Telefon
0 48 41 / 66 51 41

Augsburg 1
25813 Schwesing / Husum

www.sethe-technik.de

X-DRIVE
DIE TAPE DRIVE® EVOLUTION



Das ideale Produkt für Cruiser und Racer wenn Langlebigkeit, Performance und attraktiver Preis zusammentreffen sollen.
Information und Angebot anfordern!



UK Sailmakers Deutschland

Dirk Manno & Stefan Voss oHG

Fördepromenade 8 Tel: 0461 310 70 60
24944 Flensburg info@uksailmakers.de

SAILMAKERS

www.uksailmakers.de

Vorderes Querstrahlruder

In der Schleuse beim Eidersperrwerk hatte ich in diesem Frühjahr nicht aufgepasst: meine Backbord-Genuaschot hatte sich steuerbord im Propeller des vorderen Querstrahlruders verfangen. Zum Glück konnte ich in Tönning die Schot abschneiden und vom Steg aus herausziehen. Damit war jedenfalls die Funktion wieder hergestellt. Wenn man ein solches Equipment sein eigen nennt, wird man ja faul, was seemannschaftliche Manöver im Hafen angeht. Mal eben auf der Stelle drehen, hier ein kleiner Pull – schon steht der Steven wieder gerade in der Box, und mit einem leichten Schubser achtern braucht man auch keinen Bootshaken mehr, um die Luvleine über den Achterpfahl zu würgen.

Wenn man sich schon einen Flügel am Propeller abgerissen hat, warum denn nicht gleich mehrere oder gleich alle? Im Laufe der Saison stellte ich fest, dass die vorderen Propeller – es ist eine Doppelschraube – nicht zum Schreddern von Holzstücken geeignet sind, die im Dreckloch von Husum umher schwimmen. Es wurde beobachtet, dass da so etwas ähnliches wie der Geist von Canterville seine Gartenabfälle bei der Sielschleuse in den Hafen entsorgt; das würde natürlich erklären, wieso sich im Rödemisser Priel so viel Unrat ansammelt.

Bei einer Inspektion beim Kutterwaschplatz hatte ich gesehen, dass steuerbord alle fünf Flügel abgerissen sind und backbord zwei ein halb.

Für den Rest der Saison wollte ich so nicht weiterfahren.

Eigentlich soll es ja ganz einfach sein, die Propeller auszuwechseln: Zinkhut runter von der Welle, die selbstsichernde Mutter vor dem Propeller abschrauben und dasselbe in umgekehrter Richtung. Dadurch, dass ich den vorderen Tunnel weiter nach hinten setzen musste, weil davor der Ankerkasten und der Fäkalientank liegen, liegt das Getriebe des Querpropellers sehr weit im Tunnel, dass die Zinkanode nicht mit irgendeiner Zange zu greifen ist. Das Boot lag zwar im Moment trocken, aber die Flut kam wieder und in dieser Tide konnte ich die Reparatur nicht fertig stellen.

Ich zeigte Sönke Tönnies eine neue Anode, die aufgepasst werden sollte, und er konstruierte mal eben zwischen zwei Instruktionen, die er seinen Schülern geben

musste, einen Miniabzieher bestehend aus einem Flacheisen, zwei 7mm Löchern und einem M 6 Gewinde in der Mitte. Die zentrale Schraube konnte ich in das Gewinde der Propellerachse drehen und hatte mit den beiden 7 mm Löchern eine Bohrschablone für die Gewinde, die ich in die Zinkanode drehen musste. So weit so gut. Mein Werkstück war aber nicht eingespannt auf einem Montagetisch, sondern



ca. 1,20 m über einem mit Schlick bedeckten Verbundpflaster, schiefe Ebene und die Sonne hatte ihren Dienst für den Rest des Tages quittiert; das ganze spielte sich jetzt bei Dunkelheit ab, die nächste Flut kam bestimmt, und ich wollte endlich jedenfalls eine Seite ausgewechselt haben. Es war wie bei dem ersten Weisheitszahn, bei dem der Patient nicht weiß, dass es für beide eine Premiere ist, bei der der Behandler mehr Angst verspürt als der Patient. Ich hatte noch nie ein Gewinde geschnitten und schon gar nicht im Schlick bei Dunkelheit. Ein neuer LED-Strahler erhellte das OP-Feld jedenfalls soweit, dass es keine Schlacht im Düstern wurde. Mit einem extralangen Bohrer kam ich auch tatsächlich in die Zinkanode und schnitt zum ersten Mal in meinem Leben Gewinde: und die entsprechenden Schrauben hielten, rissen nicht raus, brachen nicht ab. Nachdem ich das ganze Geschleuder wieder demontiert hatte, denn die zentrale Mutter musste leicht in die Zinkmaus gedreht werden, um ein Widerlager für den Abzieher zu haben, und die anderen Schrauben wieder in Position gebracht waren, begann ich an der Abziehschraube zu drehen – man hätte meinen Puls an ein Metronom übertragen können – und die Zinkmaus kam! Sie löste sich und gab die selbstsichernde Mutter für den Propeller frei. Alles andere war ein Kinderspiel. Nachts um eins war die Operation beendet; ich hatte im Schlick gekniet unter einem alten GFK-Rumpf. Andächtig. Welcher Segler kann von sich behaupten, dass er so etwas schon mal gemacht hätte.



Bootsbewegungen 2014

Martin Erichsen hat sich von seiner „Sveto“ getrennt. Die Nachfolgerin liegt schon in der „Neuen Halle“. Martin ist eifrig am werkeln.

Aber dafür hat **Erichsen jun., Torge** jetzt eine Hurley 22, „Frida“. Wir wünschen Schiff und Besatzung allzeit gute Fahrt und immer eine glückliche Heimkehr.

„Quo Vadis“ wohin bist du gegangen?

Heike Krüger hat ihre langjährige Begleiterin verkaufen können. Jetzt hat die **Reederei Ernst Krüger** nur noch ein Schiff in Reserve.

Sonni & Heiko Cunze haben ihre Mascot 910 auf den schönen Namen „Stine“ getauft.



Und noch eine Neuigkeit aus dem Hause Cunze:

Es ist der kleine

Vorschoter „JOONA“

angekommen:

Stapellauf: 01. Oktober 2014

LüA: 50 cm

Verdrängung: 3650 gr

Wir freuen uns mit den Eltern

Christine Cunze &

Andreas Mextorf

sowie Oma Sonja und Opa Heiko!

*Zuverlässig,
sauber,
und schnell!*

HP
Holzbaupetersen
Zimmereibetrieb

Holzrahmenbau
Asbestarbeiten
Dachsanierung
Innenausbau
Dachstühle
Carports

Mario Petersen · Rosendahler Weg 20a · Mildstedt
Tel. 04841 - 40 43 727 · Fax 04841 - 93 89 727
www.holzbaupetersen.de



NACHRUF

Plötzlich und unerwartet hat unser Segelkamerad
John Henrik Muhl,

18.März 1948 - 12.Mai 2014, die letzte große Reise angetreten.
Als Büsumer Jung fand er schon früh Kontakt zu Wasser und
Segeln.

Gelernter Tischler, baute er mit eigenen Händen seine beiden ersten
Schiffe. Bekannt wurde an der Küste auf den Regattabahnen vor
allem sein Boot „De Tweete“.

Er war ein sehr erfahrener Segler, seine Leidenschaft war das Regattasegeln.

An der Ostküste mischte er viele Jahre im Regattazirkus der X-Segler mit.

Jedes Jahr zu Pfingsten war John auf Helgoland zur Nordseewoche.

Von dort aus segelte er mit eigenem Boot auch Hochseeregatten nach Edinburgh und
rund Skagen. Darüber hinaus liebte er sein Heimatrevier an der Westküste.

Er war kameradschaftlich und hilfsbereit. Für Probleme Anderer hatte er stets Zeit.

Seine aufgeschlossene und fröhliche Art machte ihn zu einem allseits beliebten
Segelkameraden.

Wir alle trauern um ihn und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Rüdiger Radbod



Anlegemanöver

Friedlich dümpeln an den Stegen
Boote schon im Abendlicht.

Als ein später Gast verwegen
Diesen Frieden unterbricht.
Zielend auf die erste Gasse,
unter Vollzeug und Motor,
rammt er fast eine Barkasse
und verpasst den Korridor.

Jetzt versucht er's bei dem zweiten,
auf den Booten wird man wach,
dieses Skippers Fertigkeiten
künden deutlich Ungemach.
An den Stegen herrscht die Enge,
ängstlich fragt man aalgemein:
Lieber Gott, bei dem Gedränge,
wo will denn der Kerl noch rein?

Dieser schreitet jetzt zur Wende,
löst das Fall zu diesem Zweck,
und genau am Gassenende
knallt das Groß mit Krach aufs Deck.
Für die Crew ist dies das Zeichen,
denn sie lebt von Zuversicht,
jetzt die Genua zu streichen,
doch die Vorschot rührt sich nicht.

Just bei dieser Segelstellung
sorgt nun eine leichte Bö
Ungefragt für Segelschwellung,
bis der Skipper schreit :“Mon Dieu!“
Darauf, wie magnetgezogen,
schwenkt der Bug der Segelyacht,
die nach einem schönen Bogen
voll in einen Schoner kracht.

„Hart zurück!“ heißt die Devise,
bums, das war ein Feindkontakt,
bis dann eine frische Brise
Boot und Crew von achtern packt.
Schreie auf den Nachbarbooten,
Chaos herrscht, der Skipper brüllt,

So, nach kurzer Grundberührung,
macht die Yacht noch einen Satz,
liegt trotz falscher Segelführung
kurz darauf exakt am Platz.
Staunen fasst das Volk am Ufer,
Jubelrufe werden laut,
einig sind sich alle Rufer:
Das schafft nur ein Astronaut.

Eingeweihte aber wissen,
denn sie sah'n ihn hundert Mal,
keiner segelt so beschissen
wie ein echter Admiral.

Unbekannter Verfasser

Nach Redaktionsschluss schickte mir Matthias noch dieses Gewieher des Kreises:

Lieber Radbod,
beim Durchsehen meiner Akten habe ich ein Schreiben vom Kreis gefunden:

Durchführung des Waffengesetzes

... ich habe nach § 4 Abs. 3 WaffG eine Überprüfung Ihrer persönlichen Zuverlässigkeit und Eignung zum Besitz von Waffen durchgeführt.

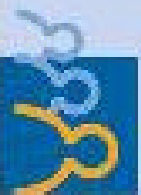
Für diese Amtshandlung ist eine Gebühr von

25,00 Euro

aufgrund § 2 des Verwaltungskostengesetzes des Landes Schleswig-Holstein von 17. Januar 1974 (GVOBl. Schl.-H. 1974, S. 37), in der zurzeit gültigen Fassung, in Verbindung mit § 1 der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren vom 15. Oktober 2008 (GVOBl. Schl.-H. 2008, S. 383) und der Tarifstelle 25.3 des Gebührenkatalogs in der zur Zeit gültigen Fassung zu erheben. Die Erhebung der Gebühr ist durch die höchstrichterliche Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes, Urt. vom 01.09.2009, Az. 6 C 30/08, gedeckt. Ich bitte Sie, die ausstehende Gebühr spätestens bis zum ... zum Kassenzeichen ... auf das genannte Konto zu überweisen.

Hinweis: Bitte sehen Sie von Nachfragen zur Frage Ihrer Zuverlässigkeit ab.

Sollten Sie weiter nichts von mir hören, sind Sie weiter zuverlässig im Sinne des WaffG.



Theodor-Schäfer-
Berufsbildungswerk
Husum

Der Ausbildungsbereich Holz/Kunststoff




Theodor-Schäfer-Str. 14-26
25813 Husum
www.tsbw.de

T 0 48 41 | 89 92 - 0
F 0 48 41 | 89 92 - 4118



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 8998-5555 oder www.nospa.de**