



# Der Weyser Bulle

Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Segelkameradschaft Ost e. V.  
Jahrgang 73

November 2022



# INHALT

- Opti Cup 2022 Seite 4
- 2 Mann auf einem Boot Seite 6
- Taufe der SY Floffi Seite 9
- Wir nehmen Abschied Seite 10
- Abenteuer Überführung Seite 12
- Ehrungen Seite 17
- Vegvisir Race 2022 Seite 18
- ...und 2021 Seite 22
- Wir sind die Neusten in der SKO Seite 23
- Schwedenkopffregatta Seite 24
- Der Schatzmeister meldet sich Seite 26
- SY Maiti auf Erfolgskurs Seite 28
- SY Joss auf dem Weg zu den Shetlands Seite 32
- Schwarztonnensand Seite 36
- Absegeln 2022 Seite 38
- Hejlsminde Seite 42
- Auf 2 Foiles fliegt er um die Welt Seite 44
- Yachtregister SKO Seite 46



Titelbild: SY Miss Flink (Luffe 44) während der Vegvisir-Regatta

## 2 Jahre - ein Peyser Bulle



Nach zwei Jahren in denen sehr viel geschah, erst die fiese Corona-Pandemie und nun auch noch ein Krieg mitten in Europa, hoffen wir Euch mit diesem Peyser Bullen ein wenig aus den Alltags-Frust-Nachrichten zu entführen und Euch auf schöne Gedanken zu bringen. Träumen von Sommer, Sonne, Wind und Wellen.

Wir haben ein schönes Gemisch im Angebot. Von neuen Mitgliedern und neuen Schiffen. Wichtige Infos über Verein und Revier. Von tollen, spannenden Reisen und von einer ganze Menge

**erfolgreicher Regattatätigkeiten** unserer Segelkamerad\*innen.

Dazu gratulieren Euch die SKOten recht herzlich.

Und an dieser Stelle auch ein großes Dankeschön an all die fleißigen Redakteure, nur durch Eure Artikel wird der Peyser lesenswert.

Viel Spaß beim Schmökern



# Opti Cup 2022!

von der stolzen Mama  
Johanna Zietz



## „Ich möchte auch mal eine Regatta segeln“

meinte Lotta - wir waren gerade in Travemünde, bei einem Open Skiff Regatta-Wochenende von Emma.

Und auch wenn Olaf so einiges gern mal überhört, so etwas muss Lotta kein zweites Mal sagen.

Am 10. September 2022, beim Yachthafenfest in Wedel, findet eine schöne, kleine Anfänger Regatta statt. Perfekt!

Der ausrichtende Verein SCU macht das wirklich total nett und versucht viele, neue Kinder zum Regattasegeln zu begeistern. Die Kinder werden in 3 verschiedene Gruppen (nach Können) eingeteilt, gesegelt wird aber zusammen.

## Lotta, Gruppe 2 - 2 Wettfahrten.

Lotta, sonst die Coolness in Person, nun doch ganz schön aufgeregt. Wie gut, dass Olaf sie am Freitag Nachmittag noch eine kleine Runde im Hafenbecken segeln lässt.

Mit unserem eigenen Opti „EmmaLottaLara“ und Emmas Regattauhr ist Lotta gut ausgestattet.

## 16:00 Start, kaum Wind (3-4kn), Regen.

Doch den wenigen Wind nutzt Lotta gut, nach geglücktem Start, setzt sie sich in der ersten Wettfahrt gleich an die Spitze ihrer Gruppe. Und kann nach und nach sogar noch so einige der besten Gruppe einholen und überholen. Nach 2 Tonnen, Zieleinfahrt.

In der 2. Wettfahrt gleiches Bild - vom Start weg, führt Lotta das Feld ihrer Gruppe an. Nur hat sie noch nicht den Überblick dies auch zu erkennen.

Umso glücklicher und überraschender war das Ergebnis für sie (und uns!).

In der Halle 2 die große Siegerehrung.

Lotta gewinnt doch wirklich den

**HYG Opti-Pokal ihrer Klasse und zusätzlich den Opti Mädchenpokal,**

als schnellstes Mädchen aller Klassen!

Die Freude ist riesig! Das Grinsen nicht mehr aus dem Gesicht zu kriegen! Hurra!

Dies wird nicht ihre letzte Regatta sein, dass ist sicher!!



**Herzlichen Glückwunsch Lotta, die SKO ist stolz auf Dich!!!**



# 2 Mann auf einem Boot

von Torsten Buggi Burkhardt

## Ahoi SKÖten,

nach gefühlten 1000 Arbeitsstunden und Neuinvestitionen in Höhe von ca. 1 Mio Eur (Vorsegel und Rollreiffanlge neu) ging die Reise am 24.07.2021 los. Mit der Mohrle stachen wir ab Wedel zu zweit für 2 bis 3 Wochen in See. Marco Bonuccelli (Mafia-Deckname Pizza) und ich, Torsten Burkhardt (auch Buggi oder Bruce Willis genannt). Ziel, die Lübecker Bucht. Ich weiß, die meisten von Euch rollen jetzt die Augen, weil Sie dieses Revier in und auswendig kennen, aber wir als Späteinsteiger hatten da noch einige Ziele und Häfen vor uns, die wir unsicher machen wollten. Und wir freuten uns auf einige „erste Male“ ! Gesagt, getan. Keine Sorge, es folgt kein detaillierter Bericht, nur im Schnelldurchgang, dokumentiert mit ein paar Fotos.

Aus dem NOK gibt es nicht viel zu berichten. Allerdings bekamen wir ein Boot zu sehen, was man nicht alle Tage auf dem Wasser sieht, oder ?



Erster Stopp Rendsburg. Schön im Hintergrund auf dem Foto zu erkennen. Warum wir unter italienischer Flagge gefahren sind ? Weil Pizza Italiener ist und Italien Europameister wurde. Er bat mich vor, bzw. während des Turniers diese Flagge hissen zu dürfen, vorausgesetzt, Italien wird Europameister. Leichtsinniger Weise stimmte ich dem zu, im Glauben, daß das nicht geschehen würde und wohl auch leicht beschwippt war. Tja, was soll ich sagen. Es kam anders. Aber ein Mann, ein Wort !

Über Kiel ging es dann mit ein wenig Rückenwind weiter nach Fehmarn. Als man in Lemkenhafen hörte, daß die Mohrle zu Besuch käme, wurde unser Liegeplatz sofort auf Hochglanz gebracht und mit einem Blumentopf und einem Leuchtturm verschönert. Darüber haben wir uns natürlich sehr gefreut.



Am nächsten Tag sollte der Törn eigentlich nach Grömitz gehen. Aber irgendwie stimmten, sowie einige Male während dieser Reise, die Wettervorhersagen nicht mit der Wirklichkeit überein. Als wir sahen, was sich wettertechnisch Richtung Grömitz aufat, beschloßen wir nur nach Großenbrode zu fahren. Dort mußten wir dann 4 Tage ausharren. Um der Langeweile Herr zu werden, führten wir an der Mohrle ein paar kleinere Reparaturen durch, gingen zum Griechen und bauten für die Kinder zum Spielen ein Boot aus Holz. Ach ja, ein paar Bierchen gab es auch...



Der Tripp nach Kühlungsborn war wohl der schönste Ritt, auch wenn wir nach dem Anlegen bemerkten, daß wir an einem reinen Motorbootssteg gelandet sind. Egal...

Via Rerik, jeder muß mal beim Kirchturm vorbei und beim Bäcker Brötchen holen, Timmendorf auf Poel, hübscher Leuchtturm und Heiligenhafen, 1 x Fisch ist Pflicht zurück nach Kiel. Dort wurden wir Zeugen einer Bestrafung.

Wir erfuhren, daß es sich um einen Ersten Offizier handelte, der es versäumte, Bier kaltzustellen. Dafür hatte der Skipper nachvollziehbarer Weise kein Verständnis.



Kühlungsborn Motorbootssteg



Rerik



Timmendorf Poel



Strafe muss sein!

Tja, ab durch den NOK und am 04.08.2021 heil in Wedel gelandet...Anlegebier und mit den

Planungen für das nächste Jahr begonnen... ☐☐ Ahoi!



Das Wetter strahlte mit Steffi und Florian um die Wette, als sie am 23. April 2022 ihre blitzblank geputzte und über alle Toppen geflaggte

Dehler 34QS taufen.

Ihre Familien, viele Segelkamerad\*innen und Freunde waren gekommen und freuten sich mit den beiden über die Taufe ihrer SY Floffi.



Floffi in Aktion

# Wir nehmen Abschied

Es gibt nicht immer nur Schönes zu berichten.  
Manchmal braucht es auch einen Moment der  
Stille und des Innehaltens.

In den vergangenen 2 Jahren mussten wir leider  
Abschied nehmen:

von unserem Ehren- und Gründungsmitglied

## Rosemarie Goretzki



und

leider auch von unserer langjährigen  
Segelkameradin

## Helga Hildebrecht

*Vielleicht ist es kein Weggehen  
sondern ein Zurückgehen.  
Sind wir nicht alle unterwegs  
mit ungenauem Ziel  
und unbekannter Ankunftszeit  
mit Heimweh im Gepäck?  
Wohin denn sollten wir gehen  
wenn nicht nach Hause zurück?*

*(Anne Steinwart)*



# Abenteuer Überführung

von Jan-Eike Schulz  
SY Knack und Back

Von einer Tour mit Überraschungen, Höhenpunkten und Tiefpunkten, die beim Hafengebier schon wieder Höhenpunkte sind

## Protagonisten:

**Lulu:**  
langjährige Freundin, Regattapartnerin, Regattagegnerin und Begleiterin auf unzähligen Tourmeilen

**Fabi:**  
Segelpartner, ehemaliger Studienfreund und erbitterter Gegner auf gefühlt tausenden Regatten und Meisterschaften

**Geier:**  
Universitätsprofessor, leidenschaftlicher Bastler und Verkäufer des Schiffs

**Und natürlich Leni (Partnerin):**  
Noch-Nicht-Seglerin, aber ungeahnter Teil des Projekts

Ein Boot muss her. Am liebsten eine X-99. Meine lange und durchaus intensive Suche wurde belohnt, als ich über fünf Ecken eines der letzten gebauten Schiffe in Norwegen gefunden hatte, das meinem Gusto entspricht. Nach stundenlangen Video-telefonaten mit dem Geier kam es dann an meinem 32. Geburtstag zur Vertragsunterschrift. Schnell stellte ich aber fest: Ein Boot in Norwegen zu kaufen ist die eine Sache. Den gesamten Kaufgegenstand in heimische Küstengewässer zu bekommen ist die andere.

Die Überführung ist eine Aufgabe, die man nur mit Unterstützung meistern kann. Ein Team musste her. Nach einem 10-minütigen Telefonat mit Lulu und Fabi hatte ich aus unerfindlichen Gründen das Unmögliche geschafft. Sie eröffneten mir, dass sie die vergangenen Monate so viel gearbeitet hätten, dass sie eine Auszeit mehr als gebrauchen könnten. Sie bräuchten nur ab



und zu Zeit für Meetings. Es war Mittwochabend und die beiden hatten damit schon am Freitag Zeit mit mir nach Norwegen zu fahren. Wow.

## Freitag, Anreise:

Lulu und ich fahren maßlos überladen mit Segelsachen, Schlafsack, Bootszubehörteilen und Werkzeug mit der Bahn vom Dammtor nach Hirtshals, nehmen ein Taxi zur Fähre, diese fährt uns nach Kirstiansand. Dort holt uns der Geier ab und setzt uns nach 14 h Reisezeit bei norwegischem Regenwetter und 12 Grad in einem Fjord in Grimstad auf dem Boot ab. Fabi gelangt aufgrund seines Wohnorts leider nur mit einem Flug über Frankfurt nach Oslo. Dann mit Bahn, Bus, Bahn, Taxi, Bus, Fußmarsch nach Grimstad. Nach über 18 h Reisezeit steigt auch er sichtlich gerädert an Bord. Es gibt eine zollfrei eingekaufte Dose Bier und einen Rest Knäckebrötchen.

Während Fabi sich am Abend noch umgehend mit der Elektronik vertraut macht, probieren Lulu und ich Proviant für die nächsten Tage zu kaufen. Herausforderung hierbei: Der Kocher funktioniert noch nicht, es gibt außerdem keinerlei Küchenutensilien und keinen Kühlschrank – Es wird also Brot und Obst für die nächsten drei Tage eingekauft. Um 24:00 verkriechen wir uns platt ins Bett.

## Samstag, Übernahme:

Der Hafen besteht nur aus einem kleinen Steg am Waldrand. Daher springen wir im Morgengrauen in den Fjord, waschen uns so gut es geht mit dem eiskalten Wasser, knabbern die ersten Brote und diskutieren den Plan für die kommende Woche. Ziel: Ostsee so weit wie möglich nach Süden, da wir in der Folgeweche eine Sommertour mit Freunden und einem weiteren Boot planen. Der Geier reißt uns aus den Gedanken und bringt die erste Ladung Bootszubehör, kistenweise. Fabi und Lulu laden ein, ich fahre mit ihm in die Berge zu seinem Haus, um weitere Dinge, wie zum Beispiel 4 Sätze Segel, den Lagerbock, das Alugestell für das Winterlagerregendach und noch haufenweise weitere Ersatzteile zu holen. Das Verstauen dauert den gesamten Tag. Der Geier unterstützt, gibt Tipps und holt noch mehr Sachen.



Dann fährt er nochmal los und holt noch mehr Sachen. Am Abend sitzen wir bei einer weiteren zollfreien Dose Bier im Cockpit und stellen fest, dass sich das Boot schon im Hafen ganz anders bewegt, weil es unter Deck hüfthoch vollgeladen ist. Der Geier kann sich nur schwer von uns und natürlich seinem Boot verabschieden. Nach einer weiteren Dose robben wir in die Schlafnischen, die von unseren Kojen übriggeblieben sind und fallen das zweite Mal in einen tiefen Schlaf der Erschöpfung.

## Sonntag, das erste Mal Ablegen:

Wieder aufstehen im Morgengrauen, wieder Katzenwäsche im eiskalten Fjord, Knäckebrötchen und Motor an. Bei strahlendem Sonnenschein verlassen wir den wunderschönen Fjord und zirkeln uns durch die Steine aufs offene Wasser. Es entpuppt sich dann doch um einiges spannender, da alles deutlich enger ist als gedacht. Fabi schlägt vor, auf der digitalen Karte weiter rein zu zoomen, damit die Durchfahrten wenigstens in der Theorie breit genug sind.

Der Wetterbericht kündigt Westwind mit bis zu 30 kn an. Daher wird das Groß zweifach gerefft zusammen mit der kleinen Genua hochgezogen. Keiner von uns ist vorher wirklich auf einer X 99 gesegelt, daher wollen wir es erst einmal ruhig angehen lassen. Trotz des Gepäcks und der erst 15 kn Wind springt das Boot super an. Hier mal mit 8 kn die Welle runter, dann sogar mit 10 kn. Es bringt Spaß. Der Wind bleibt bei 15 kn, daher entscheiden wir auszureffen. Eine halbe Stunde später nimmt der Wind natürlich zu, mit ihm auch die Wellen. Mittlerweile zeigt der Windmesser tatsächlich konstant 30 kn an und das Speedo meldet fast durchgängig zweistellige Werte.

Als die Wellen sich dann mit bis zu 3 m hinter dem Heck auftürmen ist die Entscheidung klar. Wir wollen den Druck im Schiff behalten, um die Wellen weiter sauber runterrutschen zu können, also wird mit voller Geradrobe weitergesegelt. Ein Geschwindigkeitsrekord jagt den nächsten – 13,3 kn, 14,5 kn, Lulu geht unter Deck um, naja ihr wisst schon und dann stehen sie da, die 15,3 kn. Der Kiel summt und das Wasser fliegt an uns vorbei. Fabi und ich sitzen im Cockpit, johlen vor Glück und reißen die Arme hoch.



Die völlig verdatterte Lulu kommt wieder hoch und will wissen was das war. Und während wir völlig aufgeregt erzählen rutschen wir den bisher größten Brecher mit 17,9 kn runter – der Wahnsinn, darauf erst mal ein Brot, die Stimmung schnellt von Höhepunkt zu Höhepunkt – wir strahlen.

#### **Ankunft in Skagen:**

Aufgrund der diversen Geschwindigkeitsrekorde ging die Reise deutlich schneller als Gedacht. Es gab den absoluten Topspeed, am längsten über 12kn, am längsten über 15 kn, am schnellsten mit Brot in der Hand gesteuert und so weiter. Leider kommen die Wellen vor Skagen anders als die letzten 70 Meilen. Es kommt ein Brecher schräger als die anderen, rollt über das Heck, ins Cockpit, füllt dieses gestrichen voll und rollt den Niedergang runter. Das Cockpit ist selbstlenzend, unten musst du selbst lenzen, was für eine Schei... Unter Deck Wasser aufzusammeln, während es oben ballert wie verrückt, ist nahezu unmöglich. Man bekommt mehr blaue Flecken als Wasser aufgenommen. Also Schott rein, das passiert

uns nicht nochmal. Weitere Kreuzwellen steigen ein, aber wir pflügen unbeeindruckt weiter bis sich das Wasser plötzlich von schwarz in türkis ändert. Wir sind in der Ostsee angekommen. Es gibt natürlich ein Belohnungsbrot und danach biegen wir in den Hafen von Skagen ab. Festbinden, am Steg mit Klamotten unter den Schlauch, das Salz muss ab. Der erste Segeltag wird mit unserer ersten warmen Mahlzeit beim örtlichen Italiener des Vertrauens gebührend abgeschlossen. Danach verkriechen wir uns wieder in unsere Schlafnischen.

#### **Montag, weiter nach Asaa:**

Wir sind euphorisch und wollen weitere Rekorde auf dem Weg nach Asaa knacken. Die Windgeschwindigkeit beträgt allerdings 0,0 kn, die Marschfahrt unter Maschine 5,3 kn. Also nichts mit Rekorde. Das ist deutlich langsamer als Sonntag aber wir sind uns einig, bei strahlendem Sonnenschein auch eine wunderschöne Alternative. Wir nutzen die Zeit, um Dinge und Kaufgegenstände unter Deck zu sortieren und in brauchbar und weniger brauchbar einzuteilen. Außerdem entsalzen wir unter Deck alles, was nicht durch unser



Gepäck, Segel, Lagerbock und wer weiß was noch verdeckt wird.

Leni ist währenddessen mit unserem Bulli auf dem Weg nach Asaa. Sie wird uns Topf, Geschirr, Kühlbox und weitere „Luxusgüter“ bringen. Außerdem wird sie uns endlich von allen aktuell überflüssigen Dingen befreien. Als Asaa querab ist merkt Fabi an, dass es dort etwas flach sein könnte. Wir bemerken in der Hafenummitte eine leichte sandige Grundberührung finden aber einen tiefen Liegeplatz und freuen uns auf Lenis Ankunft. Natürlich springt der Bulli das erste Mal seitdem wir ihn haben nicht an und Leni kommt viel später als geplant. Daher gibt es dann doch wieder Brot und zollfreies Dosenbier. Als sie dann im Dunkeln ankommt, überschütten wir sie mit unseren Erlebnissen aus den letzten Tagen.

#### **Dienstag: Tagesziel:**

Sachen vom Boot in den Bulli und umgekehrt. Später dann die angesagten 30 Knoten aus Nordost nutzen und nach Grena pflügen. Leni steht an der Hafeneinfahrt und winkt, wir fahren aus der Hafeneinfahrt und bleiben 100 Meter später im Sand stecken - und das in der Fahrwassermittte. Das Lot zeigt 1,3 m, das reicht offensichtlich nicht für unsere 1,75 m Tiefgang. Wind und Wellen haben über Nacht das Fahrwasser mit Strandsand gefüllt. Kurzer Blickwechsel. Alle gehen wortlos so weit wie

möglich nach Lee und hängen sich über die Reling. Allen war klar, der Wind wird uns auf den Strand schieben, wenn wir nicht irgendwie über das Flach kommen. Also hängen wir in Lee was das Zeug hält während der 10 PS Diesel hinten alles gibt, was in ihm steckt. Wir warten wortlos, warten, warten und es passiert nichts, nur der Wind nimmt zu und drückt uns weiter Richtung Strand. Dann kommt endlich eine etwas größere Welle, es wackelt und ruckt ganz verboten. Aber langsam, ganz langsam dreht sich der Bug in den Wind und die Peilung der Fahrwassertonne fängt an sich zu ändern. Noch eine gefühlte Ewigkeit, das Boot richtet sich langsam auf und schiebt sich von der Bremsschwelle. Das war knapp, ich bin dankbar für dieses wortlose Manöver.

Auf dem Weg nach Grena passiert es dann.

**Freie Fahrt, keine Geschwindigkeitsbegrenzung und 32 kn raumer Wind, eine unfassbar steile Welle und wir knacken tatsächlich die 20,9 kn Bootsspeed.**

Die Stimmung als Deutschland Weltmeister wurde ist nichts gegen die Stimmung an Bord. Es geht die nächste Welle runter, dann die nächste. Ab 12 kn fängt der Kiel an zu summen, er pff nur noch – Wahnsinn. Beim Anleger in Grena sind wir euphorisiert. Schnell gesegelt, und dann die Aussicht auf eine warme Mahlzeit vom nun funktionierenden Kocher, einen Schlafplatz mit mehr als 0,5 qm Grundfläche und trockene Klamotten von der nun freigeräumten Heizung lassen uns strahlen. Also Heizung an, Kocher an, zollfreies Bier aufgemacht und dann ganz schnell ins Bettchen.

#### **Mittwoch, Dieselheizung:**

Ziel für den Mittwoch ist Tunø. Angesagt waren 30 kn schräg von vorne. Draußen wurden wir allerdings mit 35 kn von vorn empfangen. Garniert wurde der Kurs mit Regenschauern, einer steinharten Welle und 14 Grad - Belastungsgrenze für Mensch und Material. Nicht mal die Brote sind trocken geblieben.



Auf dem Weg merkt Lulu an, dass es unter Deck nach Diesel riecht. Stimmt. Wir suchen so gut es bei dem Wetter eben geht, können aber nichts finden. Unser Entschluss daher, weitermachen und im Hafen zielgerichtet Ursachenforschung betreiben.

Als wir ankommen wieder die obligatorische Schlauchdusche für Mannschaft und Schiff, Heizung an, Kocher an... Nach zwei Minuten kommt aus der Heizung ein dicker blauer Strahl Abgase. Nichts mehr mit Euphorie, uns ist kalt, wir haben Hunger, wir ahnen nichts Gutes.

#### Ursache:

Der Auspuff der Dieselheizung hat im vorherigen Hafen ein solides Loch in den ehemals vollen Ersatzdieselkanister (10 l) gebrannt.

#### Ergebnis:

Die 10 Liter Diesel haben sich während der Hammerkreuz nun von der Backskiste bis ins Vorschiff vorgearbeitet und sind bei jeder Wende über die komplette Schiffslänge bis unter die Decke geschwappt.

#### Lagebesprechung:

Abbruch Essen kochen, GinTonic mischen, das Schiff komplett leer räumen, Diesel aufnehmen, alles mit Spüliwasser reinigen, danach trocknen, zollfreies Dosenbier, Schiff einräumen, Bett.

Um 23:47 Uhr sind wir in der allerletzten Ecke. Wir hören gute Musik, sind aber fix und fertig und arbeiten wie Roboter vor uns hin. Da fängt Lulu plötzlich hysterisch an zu lachen und stolpert rückwärts aus der Koje. Vor uns sitzt eine Kakerlake. Die Mutter aller Kakerlaken, 5 cm groß, das i-Tüpfelchen des Tages. Das Tier hätte Lulu beinahe hochgehoben und wäre mit ihr weggelaufen. Wir diskutieren, kichern, sind am Ende. Fabi meint ganz trocken: „Naja, die habe ich wohl aus Singapur mitgebracht.“ Packt blitzschnell einen Deckel drüber, Lulu kippt den Reis aus, gibt ihm die Packung, Fabi schiebt die Pappe drunter und entfernt das Tier fachmännisch nach Lee. Danach suchen wir uns alle einfach nur noch ein Polster und schlafen sofort ein.

#### Donnerstag auf Freitag:

Wir probieren das restliche Chaos zu beseitigen. Die Finger sind brüchig vom Diesel, Spüli und Salzwasser. Wir haben Augenringe und entscheiden zur Abwechslung, ein Brot zu essen. Der Rest des Tages verläuft erstaunlich ereignislos, ja nahezu langweilig. Es geht nach Kertemünde, dann nach Nyborg, von wo aus Lulu und Fabi auf Junggesellenabschiede fahren. Ich bleibe an Bord und lehne mich das erste Mal zurück, in der Sonne. Ich lasse die letzte Woche Revue passieren. Was für ein Abenteuer. Ich bin völlig überwältigt. Lulu, Fabi, Leni ich danke euch von ganzem Herzen für diese Woche, die Unterstützung an Land und zu Wasser, für Geduld, Expertise, geschmierte Stullen und den Sonnenbrand im Nacken.



Falls ihr Jan-Eike noch nicht kennt. Seine "Knack und Back" liegt jetzt in der Halle der SKO und im Sommer in Höruphav.

# Ehrungen

Unsere Jubilare in den Jahren 2021 und 2022



Winfried Wegner      Jochen Meister      Peter Pauls      Helmut Parche      Aafke Schlemm

Eigentlich braucht jeder Segler eine "seglerische Heimat" und das ist sein Verein. Für die meisten von uns nicht ganz nachvollziehbar, wenn Segelkamerad\*innen aus Altersgründen ihr Schiff verkaufen und anschließend sofort aus dem Verein austreten.

Gott sei Dank gilt dies für unsere Skoten nur in Ausnahmefällen. In diesem Jahr konnten wir uns gleich über 5 Segelkamerad\*innen freuen die für Ihre 50jährige Mitgliedschaft geehrt werden konnten. Unser Ehrenmitglied Rolf Evers sollte sogar für 60 Jahre geehrt werden. Leider konnte Rolf selbst nicht anwesend sein.



Tina und Janina Schlemm

Es ist auch nicht selbstverständlich, wenn man im Alter von 25 Jahren für schon 25 Jahre Mitgliedschaft im Segelverein geehrt wird. Janina hat das geschafft!!!

Gemeinsam mit ihrer Mama Tina, durfte Präsi Jörg Ihnen jeweils die 25 Jahre SKO Nadel überreichen.

3 Generationen - Aafke, Tina und Janina - Auf die "Schlemmis" ist stets Verlass!

Wir Danken allen Jubilaren für ihre Treue zu unserer  
**SKO**



# Vegvisir Race 2022

von Axel und Reuben Pachmann  
SY Miss Flink



Am Wochenende vorher bringen wir Miss Flink, eine Luffe 44, bei super Bedingungen nach Nyborg und studieren die folgenden Tage das Wetter über die kommende Woche. Mit etwas Bangen verfolgen wir den Forecast, der für das kommende Wochenende ordentlich Wind aus östlichen Richtungen vorhersagt. Im Laufe der Woche verlagert sich das ganze etwas nach hinten, sodass am Donnerstag beim Start der ersten beiden Gruppen fast Flaute herrscht. Dafür ist für Freitag guter Wind mit 3-4 aus SO angesagt, der über Nacht zunehmen und sich ab Samstag früh auf satte 6 einpendeln soll. Da heisst es also so schnell wie möglich sein, um möglichst noch vor dem einsetzenden Druck wieder ins Ziel zu kommen.

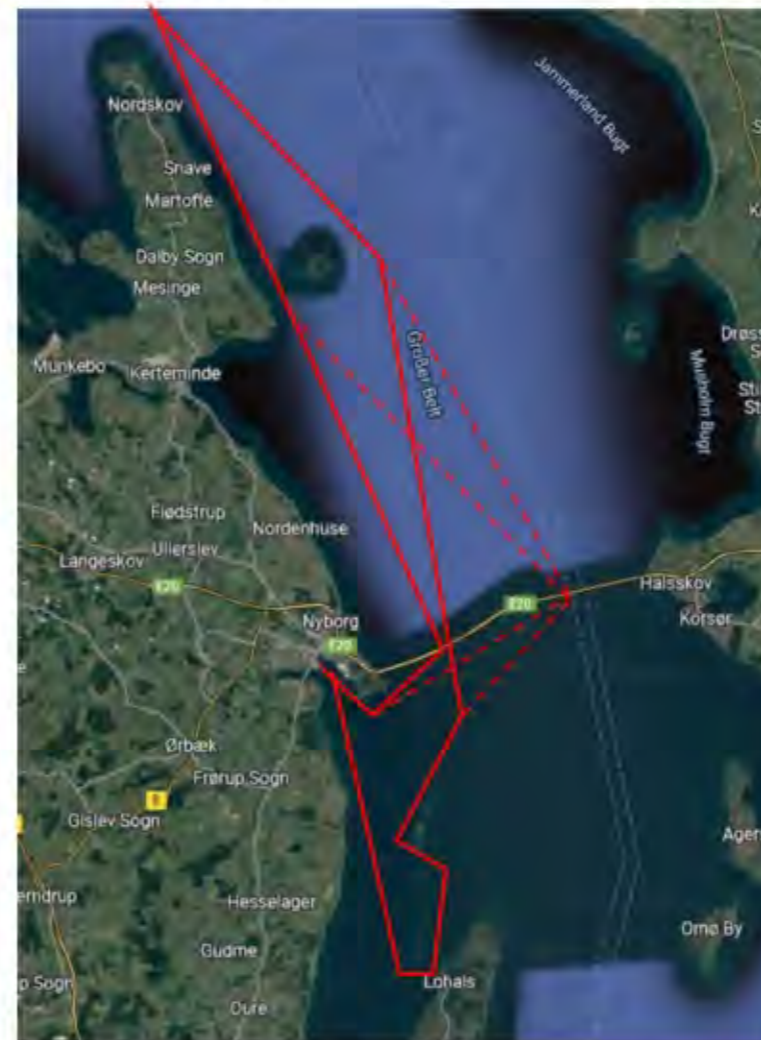
Das Vegvisir Race ist eine Double- & Singlehand-Regatta, die seit letztem Jahr in Nyborg, DK veranstaltet wird.

Nach 4 Silverrudder Teilnahmen mit teils anstrengenden Solofahrten also eine gute Gelegenheit, mal auf die Doublehand-Kategorie zu wechseln und bei der Gelegenheit den Nachwuchs mit an Bord zu nehmen.

Eine Anmeldung wird einem leicht gemacht, denn es gibt immerhin einen satten Frühbucherrabatt und anders als beim Silverrudder auch ausreichend Plätze. Es gibt insgesamt 3 verschieden lange Strecken für die man melden kann, die längste 230 sm, die kürzeste 75 sm. Mit dem Ziel alle Boote innerhalb eines Zeitfensters am Sonnabend zur Abschlußfeier wieder im Ziel zu haben, sind die Starts für die Lang- und Mittelstrecke bereits am Donnerstag, für die Kurzstrecke am Freitag. Mit Rücksicht auf die Schulpflicht melden wir uns für die Kurzstrecke, denn mehr als 1 Tag schulfrei nehmen ist für Söhnchen nicht drin.



Start ist abends um 18:00. Ein kurzes Leg für die Zuschauer bis direkt vor die Hafeneinfahrt, bevor es dann wieder hinaus im Uhrzeigersinn auf die eigentliche Strecke geht. Unsere direkte Konkurrenz ist übersichtlich. In der Gruppe XL ist nur ein anderes Schiff, allerdings dafür eine Hanse 57 im XXL Format. In den anderen Gruppen unseres Starts tummeln sich immerhin 40 weitere Boote. Die Strecke geht durch die Beltbrücke nach Norden bis zur Nordspitze Fünens und dann wieder runter, im Zickzack zwischen Langeland und Fünen durch die schmalen Durchfahrten und zurück ins Ziel nach Nyborg.



Da wir mit unserer Masthöhe durch die große Beltbrücke segeln müssen, kommen für uns nochmal 10 sm extra auf die Uhr. Die müssen wir erstmal wieder wettmachen. Während nach dem Start die ganze Armada um die Ecke durch die kleine Brücke geht, fahren wir einsam mit der Asgard zur großen Durchfahrt. Als wir die Brücke endlich passieren, ist das Feld bereits mit Kurs Kerteminde und die Sonne am untergehen.



Dann rollen wir das Feld von hinten auf. Bei Dunkelheit, Schiebeström und großem Gennaker geht's zweistellig flott Richtung Norden. Auf Höhe von Romsø kommen die ersten zu Überholenden in Sicht. Leider jedoch nicht die rote Tonne, die wir an Steuerbord lassen müssen, denn die ist unbeleuchtet. Selbst mit Plotter auf größter Zoomstufe und Handstrahler sehen wir das Ding erst auf den letzten 50 m, aber Gott sei Dank auf richtigen Seite. Es ist tiefschwarz, aber der Gennaker steht. In guter Absicht fangen wir 1 sm vor der roten Nordtonne Fünens mit dem Bergen an. Allerdings gibt's ein Problem. Die Niederholerleine sitzt fest und bis ich auf dem Vorschiff kniend, angeleint und mit Stimlampe und detektivischem forschen rausgefunden habe, dass sich die Leine um die Mittschiffsklampe verhakt hat, sind wir schon auf der Höhe der





Tonne. Dann geht alles ganz schnell. Der Gennaker verschwindet, Reuben ruft „Da ist die Tonne“, „Scheiße“ und das Ding rauscht auf der falschen Seite vorbei. Überhastet machen wir eine Q-Wende, allerdings gegen Strom, Wind und nur mit Groß kein richtiges Vorwärtskommen. Also Genau raus und mit 2 Kurzschlägen zurück. Immerhin sind wir nicht die einzigen „Blinden“, die die Tonne auf der falschen Seite erwischt haben. Nach korrekter Rundung, Aufräumen und Klarieren geht es auf eine lange Kreuz wieder zurück auf die Beltbrücke zu.

Der Strom kommt jetzt von vorn und es steht eine kurze steile Welle, die im Dunkeln nur zu fühlen aber nicht zu sehen ist. Trotzdem können wir an der Kreuz einen nach dem anderen hinter uns lassen. Plötzlich kommen von vorne rote und grüne Lichter. Das heißt Gegenverkehr.

Während unsere Gruppe die Insel Romsø östlich passieren muss, treffen wir auf die Boote der Mittelstrecke, die genau andersrum vorbeisegeln. Wir haben mehrere „Nahbereichssituationen“, bei denen sich die Schiffe mit weniger als 2 Bootslängen in voller Fahrt begegnen. Während wir uns konzentrieren, auf jeweils der richtigen Seite aneinander vorbeizugehen, höre ich plötzlich meinen Namen. Da begegnen wir doch tatsächlich der J100, die auf der Mittelstrecke unterwegs ist und Arne kann uns nur anhand unserer Badeplattform identifizieren und schreit rüber. Mit der Kurswahl hat die Wettfahrtleitung vermutlich nicht sorgfältig nachgedacht, aber immerhin kommt so keine Müdigkeit auf.

Auf dem weiteren Weg sind wir dann wieder allein, da alle anderen wieder auf die kleine Durchfahrt zu halten. Nach Passieren der Beltbrücke setzt die Dämmerung und bei

Reuben die Müdigkeit ein. Aber mit dem Tagesanbruch geht auch der Wind deutlich hoch, sodass ein Reff fällig wird und wir einige Duschen mitnehmen. Mit ein paar weiteren Plätzen nach vorne geht es auf den Zielparcour und mit schnellem Raumwindkurs kommen wir als 6. Schiff über alles ins Ziel. Zu unserer Freude sind wir in unserer Gruppe ganz vorne und dürfen uns bei der Siegerehrung eine Medaille auf der Bühne abholen.

Sogar die Presse interessiert sich für uns. Reuben als jüngster Teilnehmer hat seine erste Nachregatta mit Bravour bestanden und wir werden sogar auf der YACHT-Homepage erwähnt.

Abends große Party und schönes Essen runden das Event ab – im nächsten Jahr sind wir wieder dabei. Wer auch mitmachen möchte – unter [www.veqvisirrace.com/](http://www.veqvisirrace.com/) geht's zur Anmeldung.



Vater und Sohn im Vegvisir Race:

Axel Pachmann und sein erst 15 Jahre alter Sohn Reuben (jüngster Teilnehmer) waren nach 70 Seemeilen doppelt glücklich über ihre Ankunft in Nyborg: Ihre Luffe 44 „Miss Flink“ gehörte zuvor einer Familie im Heimathafen des Vegvisir Race.



# Vegvisir Race 2021

Der Vegvisir (isländisch für Wegweiser) ist ein isländisches Symbol aus der Zaubertradition. Es heißt dort: "Wenn jenes Symbol geführt wird, soll der Träger weder bei Sturm noch Wind verloren gehen, selbst wenn der vor ihm liegende Weg unbekannt ist"



....und bei unseren Recherchen im Internet zur Vegvisir Regatta konnten wir dann entdecken, dass es auch schon im Jahr 2021 Erfolge von SKO Segelkameraden zu vermelden gab.

Die Segelyacht Cara Mia, einer Dehler 38QS, mit ihrem Skipper und Eigner Christian Evers und der double Hand Olaf Zietz, in ihrer Gruppe 35 - 40 Fuss, belegte auf der Langstrecke den

## 1. Platz.

Von allen teilnehmenden Schiffen waren sie

## 2. Schiff im Ziel.

Die Freude war groß, wie man sieht.



© Vegvisir Race Nyborg

# Wir sind die Neusten SKO-Mitglieder

## SKin Stefanie Bruns

Alter: 33 Jahre  
Beruf: Personalreferentin  
Schiff: Dehler 34 QS  
Steffi ist über ihren Verlobten SK Florian Schürger zur SKO gekommen. Als stolze Miteignerin der SY Floffi wollte sie auch gern Mitglied in der SKO werden. Darüber haben wir uns sehr gefreut.



## SK Jan-Eike Schulz

Alter: 33 Jahre  
Beruf: Ingenieur  
Schiff: X99  
Jan ist ohne vorheriger persönlicher "Gesichtskontrolle" vom Vorstand - auf Grund seines hervorragenden Berichtes über seine Sturmfahrt von Norwegen übers Skagerak nach Hause - aufgenommen worden.



## SK Torsten Mohr

Alter: 54 Jahre  
Beruf: Wasserschutzpolizei HH  
Schiff: Hallberg Rassey 382  
Torsten ist aktiver Elbe, Nord- und Ostsee Segler mit Frau und 3 Kindern (unser Nachwuchs)  
siehe auch [www.seemohren.wordpress.com](http://www.seemohren.wordpress.com)



## SK Axel Gutbrodt

Alter: 53 Jahre  
Beruf: Hafenfacharbeiter  
Schiff: Motorboot "Sunny"  
Axel ist der Schwiegersohn von SK Jürgen Kolbe. Jürgen hofft, das er Axel noch zum Umstieg auf ein Segelboot überzeugen kann.



## SK Lennert Gust

Alter: 21 Jahre  
Beruf: Key-Account-Manager  
Schiff: Spirit 28  
Lennart ist durch seine Freundin SKin Julie Jebram zur SKO gekommen. Er hat seine Jolle gegen ein Kielschiff getauscht.



Törn Schwedenkopftage vom 17.08.2022 bis 24.08.2022

# Schwedenkopffregatta

von Jens Bönchen  
Trimaran Midsommer

Am Mittwoch, dem 17. August, soll es früh losgehen. Deshalb treffen wir uns schon am Abend davor auf der Midsommer. Wir, das ist die Regattacrew, bestehend aus unseren

Segelkameraden:

Ulf Binnewies

Jürgen Schalk

Jens Bönchen

Ziel für den ersten Törntag ist Rendsburg. Von dort geht es weiter nach Heiligenhafen und dann direkt nach Wismar. In Wismar haben uns unsere Freunde Kati und Rene einen Platz im Hafen reserviert. Zu den Schwedenkopftagen ist es sonst nicht so



Die Schwedenköpfe sind die Wahrzeichen der Stadt und erinnern an die Zeit, in der Wismar schwedisch besetzt war. Sie sind zwei Herkulesbüsten in barocker Bemalung vor dem Baumhaus im alten Hafen.

leicht dort noch einen vernünftigen Liegeplatz zu ergattern. Freitag abend trudeln wir da ein.

Unterwegs haben wir glaube ich, obwohl wir im August unterwegs sind, fast Aprilwetter, diesig, Regen, Sonnenschein, ordentlich Wind und keinen Wind.

Samstag morgen ist dann Start für die

## Schwedenkopffregatta

Die Aufregung steigt vor der Startlinie. Ein Schuß und es geht los. Ordentlich kreuzen und dass im Hafenbecken. Trotz der Warnung unserer Freunde versuchen wir möglichst lange Schläge und finden so die Überreste der alten Stadtmauer im Wismaer Hafenbecken. Es knallt ziemlich laut und das Klappschwert und das Ruder sind oben.

Einen Mitsegler versuchen wir noch zu warnen, aber er findet die Stadtmauer ebenfalls, jedoch, ohne Klappschwert. Bummst ganz schön.



Die Midsommer, eine Dragonfly 32 touring



Schwert wieder runter und das Ruder auch. Wir gehen auf Aufholjagd. Das gelingt uns wirklich gut bis wir ganz draussen sind und die Windmaschine plötzlich abgestellt wird.

Jetzt ist es keine Regatta mehr, sondern eher eine Driftchallenge.

Das Startboot kommt uns irgendwann entgegen und hupt uns ab. Die Regatta wird abgebrochen und das aus wichtigem Grund. Die Siegerehrung findet pünktlich um 18 Uhr statt.



Der kleine Kollege auf dem Grill will auch nicht länger auf uns warten.

## Die Midsommercrew erfährt sich den 3. Platz.

Das wird noch lang und ordentlich gefeiert.

Am Sonntag erholt sich die Midsommercrew noch von den „Regattastrapazen“ und dann geht es wieder Richtung Wedel nach Hause.

Mit seglerischen Grüßen  
Jens



Die Midsommer in Wismar



Der stolze Eigner, SK Jens Bönchen

# Der Schatzmeister meldet sich

Nach dem Motto: tue Gutes, aber rede auch darüber

von Manfred Brückner

Etwas fremd ist mir die Tätigkeitsbezeichnung "Schatzmeister".

Die Bezeichnung "Kassenwart" würde besser passen. Der Verein hat eigentlich keine Schätze.

Jedoch, man könnte unsere Halle, die Gerätschaften das Clubhaus und das Gelände als "Schatz" bezeichnen.

Wie auch immer, in unserer Satzung steht "Schatzmeister".

Der folgende Stoff ist etwas "trocken", kann aber trotzdem als Lektüre empfohlen werden.

Ich bin mir sicher, viele Vereinsmitglieder sind sich über die Organisation unseres Vereins nicht im Klaren.



**Unser Verein hat den Status: "gemeinnütziger, eingetragener Verein"**

**Um diesen Status zu erhalten, müssen folgende Bedingungen laut Vereinsstatuten eingehalten werden :**

- **Die Satzung muss den Statuten entsprechen.**
- Das wird vom Finanzamt überprüft und in einem **"Feststellungsbescheid"** bescheinigt.

Insbesondere wird geprüft:

- Das Vermögen des Vereins muss bei einer Auflösung des Vereins ebenfalls einer gemeinnützigen Vereinigung zufließen (zB. DGzRS).
- Der Verein organisiert sich ehrenamtlich.
- Der Verein darf keine Gewinne machen bzw. Vermögen anhäufen. Für die Unterhaltung von Gelände und Gebäuden dürfen Rücklagen gebildet werden. Diese müssen gesondert ausgewiesen werden.
- **Es müssen jährliche Mitglieder- versammlungen abgehalten werden.**
- **Hierüber müssen Protokolle gefertigt werden.**

**Aus den Protokollen muss hervorgehen :**

- Das der Vorstand ordnungsgemäß gewählt wurde.
- Die Kasse ordnungsgemäß geführt wurde (Einnahmen, Ausgaben, Verwendung).
- Eine Kassenprüfung stattfand.
- Der Vorstand durch die Mitglieder entlastet wurde.

**Das Protokoll muss unverzüglich dem Amtsgericht (Eintragung ins Vereinsregister) und dem**

**Finanzamt, zusammen mit einem Tätigkeitsbericht, über seglerische Aktivitäten des Vereins, vorgelegt werden.**

Bei positiver Prüfung erhält der Verein vom Finanzamt den sogenannten **"Freistellungsbescheid"**

zur Körperschafts – und Gewerbesteuer.

**Was bedeutet das für unseren Verein ?**

**Der Verein genießt erhebliche Vergünstigungen.**

**Insbesondere :**

- Stellt die Stadt uns das Gelände (ca. 5.000 m<sup>2</sup>) kostenfrei zur Verfügung. Es sind keine Pachtgebühren zu zahlen.
- Gebühren für das Amtsgericht oder sonstige Behörden entfallen.
- Rundfunkgebühren (ARD) für unsere Multimediaanlage entfallen.
- Gebühren für das Transparenzregister (Bundesanzeiger) entfallen.
- **Wir sind berechtigt "Spendenbescheinigungen" auszustellen, die dann das Steueraufkommen der Spender mindern.**

**Also : Wer Geld über hat, wir freuen uns über jede Spende !**



**Frage : Warum erhalten "gemeinnützige Vereine" derartige Privilegien ?**

Der Staat (unsere Gesellschaft) hat ein großes Interesse daran, dass jeder die Möglichkeit hat, sich sportlich oder sonst wie zu betätigen. Und das zu bezahlbaren Konditionen. In unserem Fall ist es der Wassersport.

Insbesondere ist es wünschenswert, dass für die Jugend Alternativen zu Internet, You Tube und Co angeboten werden.

**Fazit: Für unseren Verein ist der Status "gemeinnützig" lebensnotwendig !**



# SY Maiti auf Erfolgskurs

## Nordseewoche 2022

von Sven Maselewski

Am 02.06.2022 machten sich nach Feierabend in Wedel vier junge Männer auf, die Welt zu erobern...

Ganz so weit war es dann doch nicht, aber die Nordseewoche zum 100jährigen Jubiläum war das Ziel. Also ging es los. Eigentlich wollten

wir noch mehr SKO Schiffe sein, aber die "Mohrle" lag noch mit einem Loch am Spiegel noch in Finkenwerder an Land. Und war somit nicht seetüchtig. Da Pizza noch abheuerte, passten wir zu viert auf die Maiti: Sven, Robert, Buggi und Helge. Die Tide lief gut, eine leichte Brise war auch vorhanden. Schnell die guten Epex-Segel



Die Maiti vor der Langen Anna, Helgoland

hoch und noch schön elbab. Glückstadt sollte das Ziel sein, so dachten es zumindest Buggi und Robert. Aber die andere Hälfte der Crew dachte sich, dass ankern in der Stör auch fein ist. Und jede Seemeile näher an Cuxhaven heißt am Freitag später aufstehen und weniger motoren. Denn es war nur Flaute angesagt.

Doch es kam anders. In der Stör sind wir angekommen, aber das Sperrwerk mit seiner Brücken von der B431 wollte nicht aufmachen. Es half kein ordnungsgemäßes Signal, ein Handbuch für die Klein- und Sportschiffahrt für einen Funk- oder Telefonkontakt war nicht an Bord. Die Glückstadtfreunde unter uns waren not amused... Aber zurück gegen die Tide nach Glückstadt motoren? Hatten wir auch keine Lust. Da kam die Flaute gelegen und wir schmissen den Anker am Fahrwasserrand der Stör. So lagen wir gut und konnten eine ruhige Nacht verbringen. Nur vorher noch schnell das Ankerlicht anschalten. Doch: es passierte nichts. Kabel hier und Sicherung da geprüft, es blieb dunkel. Wir behelfen uns mit Topp- und Hecklicht.

Der nächste Morgen begrüßte uns mit etwas Sonne. Und wie vorhergesagt keinem Wind. Also Motor an und gemütlich nach Cuxhaven motoren. Kaum sind wir an Brokdorf vorbei, geht Helge nach unten, und steht mit den Füßen im Wasser. Der erste Gedanke ist die Wellendichtung. Aber da kommt nichts. Also weiter gucken und es findet sich zum Glück schnell. Aus dem Auspuff zwischen Motor und Wassersammler spritzt das Wasser in gleichmäßigen Intervallen raus. Warmes Elbwasser. Hätten wir noch etwas weitergemacht, hätten wir warm baden können. Doch das Gedankenkarussell drehte sich. Ist Helgoland schon vorbei, bevor es überhaupt begonnen hat? Doch MacGyver hat die Lösung. Mit Panzertape und Kabelbindern lässt sich das Loch schließen und hält auch den mehrfachen Überprüfungen stand. Also noch schnell das nicht mehr so warme Elbwasser über Bord und weiter geht es.

Gegen Mittag laufen wir in Cuxhaven ein, genießen das erste, zweite und dritte

Steuermann Helge



Anlegebier bei vorsommerlichem Wetter. Während Sven und Helge sich auf den Weg zum Yachthöker machen, um den Auspuff mehr als provisorisch zu flicken, werden mit der Zeit die Getränke nicht mehr auf der Maiti, sondern auf dem "Festplatz" der Nordseewoche vor dem Clubhaus der SVC eingenommen. Dabei haben wir scheinbar einen auffälligen Eindruck hinterlassen. Denn eine Mitarbeiterin von Funk und Fernsehen (oder was auch immer) kam vorbei. Und fragte, ob wir noch etwas weitermachen könnten. Sie wollten die Kamera auch mal bei uns vorbeischwenken. So saßen sie dann da: Bruce Willis, George Clooney, Robert Redford und Brad Pitt. Das Bier mussten wir trotzdem selbst zahlen. Aber einen Kaffee gab es gratis, als wir uns später ganz schauspielerlike vor den anwesenden Cafe-Wagen stellten. Es wurden fotogene Statisten gesucht.

Der Sonnabend brachte dann die erste Wettfahrt für uns, die beim Family-Cruiser-Cup mitgefahren sind. Der Wind kam aus Nordost, ein Anlieger nach Helgoland in Aussicht. Das freut die Crew und geht ca. 15 Sekunden nach Start über die Startlinie. Safety first. Und es lief gut. Unsere direkten Konkurrenten konnten wir in Schach halten. So segelten wir unter Vollzeug am roten Tonnenstrich bis zur Tonne 2, ließen die an Steuerbord. Nächste Wendemarke war die Tonne Außenelbe Reede sowieso, die an Backbord zu lassen war. Es lief, es wurde knapp. Helge steuert hoch am Wind,

aber nicht zu viel kneifen, das kostet Geschwindigkeit. Knapp vor uns fährt in Lee der "Peter von Seestermühe". Kein direkter Konkurrent, aber ein schöner Anblick. Auch er muss die Tonne an Backbord nehmen, wird sie aber nicht schaffen. Und wendet auf einmal. Dadurch hat er den Wind von Backbord und wird ausweichpflichtig. Was er aber nicht macht. Uns bleibt nichts anderes übrig, als auch zu wenden. Das können entscheidende 30 bis 60 Sekunden sein. Auf einen Protest verzichten wir. Es würde uns eh nichts bringen.

Gruppe: (1.0) FCC (TCF) W2 / Startzeit: 04.06.2022 07:00:00

PL.	SEGELNR	BOOTSNAME	STEUERMANN/-FRAU
1	GER 7039	Maiti	Helge Jessen
2	GER 8142	Zora	Wilko Reichwein
3	GER 7937	Harlequin	Andreas Stenz
4	G 225	Helix	Rickmer Andres
5	G 001	Cadences	Christian Ide

Statistik: gemeldet: 5, gestartet: 5, gewertet: 5

Die letzten Tonnen vor Helgoland werden gerundet und schwupps sind wir über die Ziellinie. Das Horn trötet und wir sind glücklich und zufrieden. Ein toller Segeltag liegt hinter uns. Da Sven sich schon im Vorjahr um einen Platz im Nord-Ost-Hafen gekümmert hat, können wir dort unseren reservierten Liegeplatz einnehmen. Später lesen wir: Die Maiti hat in der Gruppe Family-Cruiser-Cup auf der Wettfahrt Cuxhaven - Helgoland den ersten Platz gemacht. Das wird abends in der Nordseehalle und später an Bord der Maiti ordentlich begossen. Und betanzt. Robert war am beliebtesten. Sowohl bei den Jungs als auch bei den Mädels...

Am Sonntag steht die Wettfahrt Helgoland Rund auf dem Programm. Wir bringen die vorgeschriebenen Flaggen der Werbepartner (boot Düsseldorf und Capitell) am Achterstag an und machen uns auf dem Weg zur Startlinie. Das Teilnehmerfeld beim Family-Cruiser-Cup ist jedoch deutlich ausgedünnt. Für Pfingstmontag ist starker bis stürmischer Wind aus südwestlichen Richtungen angesagt.

Insbesondere die Segler aus Weser, Jade und den Ostfriesischen Inseln machen sich schon wieder auf den Heimweg. Aber heute ist davon noch nichts zu merken. Ein weiterer toller Segeltag erwartet uns. Die Wettfahrt geht einmal im Uhrzeigersinn um Helgoland und die Düne. Der Start läuft mittelmäßig und erst einmal ab nach Süden.

Wir verlassen das Helgoländer Südfahrwasser und gehen Kurs Ost. Doch das Feld teilt sich. Einige fahren etwas nördlicher. Was nun selbst tun? Sind wir richtig oder falsch. Wir prüfen und prüfen und prüfen und entscheiden uns für den südlichen und richtigen Kurs. Später stellt sich heraus. Der Erste derjenigen, die nördlicheren Kurs gefahren sind, hat sich vertan, die anderen einfach hinterher.

So geht es fast ohne Kreuz rund um die Inseln und durch die Ziellinie. Wieder froh und glücklich und mittlerweile auch wieder zu viert im Cockpit. Denn Buggi hatte sich am Vortag



so über den Sieg bei der ersten Wettfahrt gefreut, dass er mehr Bier getrunken hat als er vertragen konnte. Von der Helgoland Rund hat er nicht viel mitbekommen. Unser Steuermann Helge wies ihn nur an, sich nach Luv zu legen. Aber erst ein Machtwort des Skippers Sven hat geholfen. Und so hat er bei jeder Wende - wenn auch widerwillig - unter Deck die Seite gewechselt.

Beim späteren Blick in die Ergebnislisten ist die Freude groß. Denn wir haben erneut den ersten Platz in unserer Gruppe gemacht. Wir sehen uns schon als Gesamtsieger des Family-Cruiser-Cups. So machen wir uns auch am Sonntagabend auf in die Nordseehalle zur Preisverleihung. Und sind mächtig enttäuscht. In unserer Gruppe wird ein anderes Schiff als Gruppensieger gefeiert



Und beim zweiten und dritten Platz wird die Maiti auch nicht aufgerufen. Was war passiert? Hatten wir einen Protest verpasst? Oder vorher schon so viel getrunken, dass wir die Liste falsch herum gelesen haben? Also ab zum Wettfahrtleiter. Doch der wusste auch nicht zu helfen.

Später löst es sich noch auf. Markus Böhlich berichtet, dass es die Segelnummer GER 7039 zweimal auf dieser Nordseewoche gibt. So kann es passieren. Helge darf dann doch noch auf die Bühne und sich die silberne Schale für den ersten Platz abholen.

Der Pfingstmontag startet wieder mit der Steuermannsbesprechung. Die Helgoländer Acht ist angesagt. Es soll zwischen den Inseln gen Norden gehen und dann gegen den Uhrzeigersinn um die Helgoland herum. Doch Meeno Schrader erzählt was von Böen bei Mitte 30 Knoten aus Süd. Und ablaufend Wasser, also Wind gegen Strom. Sollen wir das der Maiti antun? Und uns auch? Schließlich wollen wir am Nachmittag noch nach Cuxhaven, der Wind soll am Nachmittag nämlich weniger werden und am Dienstag wieder aufdrehen. Wir überlegen hin und her und entscheiden uns gegen eine Teilnahme. Family-Cruiser-Cup ade. Denn den kann nur der gewinnen, der alle drei Wettfahrten erfolgreich zu Ende bringt.

Gruppe: (1.0) FCC (TCF) W6 / Startzeit: 05.06.2022 09:30:00

PL.	SEGELNR	BOOTSNAME	STEUERMANN/-FRAU
1	GER 7039	Maiti	Helge Jessen
2	GER 8142	Zora	Wilko Reichwein
3	GER 7937	Harlequin	Andreas Stenz
4	GER 6785	Moorsteert	Gerd-Walter Siefert
5	GER N8 331	Tjorven	Ditmar Friedrichs
6	GER 103	Rebell	Harry Diedrichsen

Bei Wind und Kälte machen wir uns zu Fuß auf zur Startlinie. Wenn wir schon nicht segeln, wollen wir den anderen zumindest zugucken. Doch was sehen wir. Nichts. Keine Boote kommen zum Start. Und auch im Südhafen sind keine Anzeichen von ablegenden Schiffen zu sehen. So wie wir haben scheinbar auch alle anderen entschieden.

Doch dann kommt doch noch ein Schiff. Ein Teilnehmer der Gruppe Family-Cruiser-Cup



Der Teilnehmer der "Helgoländer Acht"

von Nordstrandischmoor segelt zur Startlinie. Und startet allein. Und segelt gen Norden. Das hat es in 100 Jahren Nordseewoche noch nicht gegeben. Bei der Helgoländer Acht nur ein Schiff, das gestartet ist.

Am Nachmittag ist die Front mit den stärksten Böen durch, die Flut setzt ein und wir segeln nach Cuxhaven und am Dienstag nach Glückstadt, wo Helge aussteigt. Er muss am Mittwoch wieder zur Arbeit, während Sven, Robert und Buggi die Maiti am Mittwoch zurück nach Wedel bringen. Am Dienstagabend kommt an Bord der Maiti aber noch ein Anruf herein. Helges Coronatest zeigte zwei rote Striche. Bei Robert und Buggi am folgenden Tag ebenfalls. So hatten wir drei noch einige Tage was von unserer Nordseewochentour. Und die provisorische Reparatur des Auspuffs mit einem Stück Auspuffschlauch und mehreren starken Schlauchschellen hält immer noch.



# SY Joss auf dem Weg zu den Shetlands

von Torsten Mohr



Liebe SKO Segelkameraden,

im Jahr 2021 hatte ich das Glück, eine sog. Sabbatical Auszeit nehmen zu können und segelte mit einem Freund fast 3 Monate auf dem Nordatlantik und zwischen den Britischen Inseln herum. Hier schildere ich nun die erste „große Überfahrt“ von Sylt nach Shetland.

**08.06.21**

Da sitz ich nun, in meinem gelben Overall, im Cockpit meiner JOSS und habe gerade die erste Wache übernommen. Der zweite Tag auf See, geht gemächlich zu Ende. Wir befinden uns ca. 150sm Nordwestlich von Sylt, wo wir gestartet waren und cruisen mit gemütlichen 5-6kn, mit halbem Wind aus SW gen Färöer.

Mein Mitsegler Claus Aktoprak und ich haben uns für ein Wachsystem entschieden mit vier

## Wachen:

Wache 1 von 22.00 bis 02.00Uhr  
Wache 2 von 02.00 bis 06.00Uhr  
Wache 3 von 06.00 bis 10.00Uhr  
Wache 4 von 10.00Uhr bis 14.00Uhr

Diesen Rhythmus wechseln wir dann täglich zwischen uns.

Die Joss ist schon seit gestern, als die Insel Sylt hinter der Kimm verschwand und wir uns auf der offenen See befanden, von smaragdgrünem Wasser umgeben. Unfassbar klar und wunderschön anzusehen. Ganz anders, als ich es erwartet hätte. Bisher kannte ich die Nordsee eher grau und kalt, vielleicht manchmal ein wenig blau, aber dieses leuchtende Wasser ließ mich eher an die Karibik denken.



Die Nordsee hatte uns gestern zunächst nur mühselig auf die weite See hinausgelassen. Nachmittags um 14.00Uhr waren wir bei Hochwasser in Hörnum ausgelaufen und mit der einsetzenden Ebbe durch das Holtknopfstief gefahren. Allerdings war schon da so wenig Wind, dass sich das Setzen der Segel nicht gelohnt hätte. Und so ging es dann leider auch bis zum Abend weiter. Erst spät setzte eine leichte Abendbrise ein und wir konnten die erste Nacht auf See segeln.

Unser Zeitplan ist durch diese Bedingungen aber vollständig durcheinandergeraten. Eigentlich wollten wir in ca. 72 Stunden die „Fair Isle“ erreichen. Diese kleine Insel liegt genau zwischen den Orkney- und Shetlandinseln und man muss schon eine Lupe nehmen, um diese kleine Insel auf der Karte auszumachen. Aber so müssen wir wohl anstelle von drei Tagen mit vier Tagen auf See rechnen.

Die Nacht senkt sich gerade und der Horizont lässt Wasser und Himmel miteinander verschmelzen. Meine Gedanken reisen nach Hause.

Wie es wohl meinen Eltern geht? Beide fast 80 und gesundheitlich nicht wirklich in Bestform. Und mein Papa, letztes Jahr noch mitgesegelt, hat fiese Hüftprobleme.

Und nicht zuletzt gehen meine Gedanken zu meinen Kindern. Die drei Großen an der Schwelle zum Erwachsenwerden und Bjørne, mein Ältester gründet sogar gerade selber seine eigene kleine Familie - bin ich schon Opa? Seine Frau erwartet dieser Tage ein Baby.

Mein Blick geht in die Ferne und um mich herum nur Wasser - seit gestern nur Wasser. Ich habe immer davon geträumt, eine solche Reise zu machen. Es ist herrlich!

Die erste Woche war ich mit meiner Segelkameradin und Kollegin Annika von Neuenschleuse nach Helgoland zum Einkaufen und weiter nach Hörnum auf Sylt gesegelt. Wir hatten die JOSS, das Rigg und die neuen elektronischen Systeme nochmal ausgiebig getestet und in den Tagen vor Claus Ankunft in Hörnum für die große Reise seeklar gemacht. Am Morgen des 07.06. war Annika dann mit dem Zug abgereist und Claus angereist. Quasi ein fliegender Wechsel.

Nach einem „kleinen“ Einkauf am Dienstagvormittag sind wir dann wie oben beschrieben losgefahren.

Unser Ziel, die Færøer Inseln, können wir vermutlich nicht direkt anlaufen. Drei fiese



Tiefs, der Wind drehte auf West und nahm weiter zu.

Fair Isle konnten wir ca. 30 Meilen vor Erreichen nicht mehr anliegen und eine hohe Dünung inkl. fieser aufgesetzter Windsee ließ uns den weiteren Weg in Richtung Shetland Inseln nehmen, anstelle einer Kreuz in Kauf zunehmen.

Also statt vier bis fünf Stunden, nochmal 9 Stunden segeln. Aber das Segeln machte echt Laune.

Die Atlantikdünung hob die JOSS wie in einem Fahrstuhl nach oben, sanft und ohne Drohung, über uns hereinzubrechen. Waren wir oben auf dem Kamm, schien der Blick ins Wellental einem Blick in ein Gebirgstal zu gleichen.

Aber die Hallberg Rassy fühlte sich scheinbar pudelwohl und ich hatte den Eindruck, dass sie, nur unter gereifter Genua, immer schneller rauf und runter segeln wollte. Bei Erreichen der 12sm Grenze verständigten wir per Telefon die Maritime Yachtline und meldeten uns an. Gegen 21.00 Uhr des vierten Tages, es war Freitag, der 11.06.21, liefen wir schließlich



Tiefdruckgebiete machen den Nordatlantik zu einem Hexenkessel - so die Vorhersage - aber die Tage jetzt sind ideal zum Überqueren der Nordsee und so haben wir uns entschieden, auf der Fair Isle abzuwettern. Bis dahin sollten wir moderates Segelwetter haben. Vielleicht schwächen sich die Tiefs ja noch ab und wir können direkt durch. Auch das wäre eine Option.

Die Überquerung der Nordsee verlief weiter hervorragend. Am 3. Tag besuchte uns eine Delfinschule. Mindestens 8 Tiere schienen sich von Claus' Gitarrenspiel angezogen zu fühlen und begleiteten uns ein Stückchen.

In der dritten Nacht frischte es dann merklich auf und wir mussten das Groß bergen und auch die Genua ein wenig reffen. Das Wetter blieb aber grundsätzlich sehr schön.

Nur durch den zeitlichen Verzug zum Beginn der Reise trafen wir nun schon viel früher auf die ersten Vorboten des heraufziehenden

in die Grutness Voe („Voe“ der Name für eine Bucht) ein. Inzwischen pustete es mit bis zu 30kn aus West und wir machten an einer Mooringtonne fest. Schlagmüde fielen wir beide in die Kojen.

Am nächsten Morgen sahen wir dann zum ersten Mal die Umgebung so richtig und waren, nicht zum letzten Mal auf dieser Reise, total von der Andersartigkeit dieser Landschaften gefesselt.

Wir mussten aber weiter und uns, wie von der Maritime Yachtline gefordert, bei den Behörden einklarieren. Am Nachmittag des Samstages liefen wir in Lerwick, der Hauptstadt der Shetland Inseln, ein. Per Funk hatten wir uns bei der Hafenbehörde angemeldet und einen Liegeplatz zugewiesen bekommen. Die gelbe Flagge „Q“ wurde unter die Gastlandsflagge gezogen und so hatten wir alle Formalitäten vorerst erledigt. Ehrlicherweise hofften wir ein wenig darauf, dass wir auf den Shetlands nicht die strengen schottischen Corona Einreisebedingungen erfüllen müssten. Aber leider war das dann doch genauso. Wir durften die JOSS nicht verlassen und mussten uns als „in Transit“ nach Färöer deklarieren.

An dem zugewiesenen Liegeplatz war alles bereits mit Yachten belegt und so gingen wir an einer großen englischen Segelyacht mit Namen „GANESHA“ längsseits. Der Skipper, später erfuhren wir, dass er eigentlich aus Holland stammte und auf den Namen „Johann“ hörte, und seine Crew waren aber meganett und erledigten am nächsten Tag sogar Einkäufe für uns.

Und so kam es, dass wir diese hübsche Stadt nur von der JOSS aus begucken durften. Die Coast Guard erschien in Form einer wirklich freundlichen Dame an der Pier. Ich hatte den Eindruck, dass sie selbst eigentlich gar nicht so genau wusste, wie sie nun mit uns als Einreisende umzugehen hatte. Eigentlich genau wie bei uns zu Hause.



Auch wir als Grenzbeamte hatten im Zuge der ständigen Änderungen der Vorgaben bzgl. der Corona Regeln irgendwann die Übersicht verloren. Sie erklärte uns, dass wir in keinem Fall von Bord dürften, entschuldigte sich für diese Unannehmlichkeit und riet uns, am besten so schnell wie möglich weiterzusegeln.

Nachdem wir uns von der Überfahrt erholt hatten, legten wir dann am Dienstag, den 15.06.21 wieder ab. Unser Ziel war eine kleine Ankerbucht an einer der nördlichen Shetland Inseln. Dort sollte es eine über 1000 Jahre alte Kirchenruine geben. Also aus der Zeit der Wikinger!

Der volle Bericht ist auf unserem Blog unter „seemohren.wordpress.com“ zu finden. Und im Frühjahr 23 wird mein Mitsegler Claus eine Videoserie zu der Reise veröffentlichen.

# Segeltörn hinter dem Schwarztonnensand

von Helga und Peter Pauls  
30 Jollenkreuzer Widder



Schwarztonnensand bei HW - dahinter Pagensand

## Woher kommt der Name?

Früher gab es nur schwarze Tonnen, es gab keine bunten Farben, die Tonnen unterschieden sich nur durch ihre Form. Weil schon damals viele Schiffsführer nachtblind und Havarien an der Tagesordnung waren, entschied der Reichskanzler Otto von Bismarck 1887 resolut: die Tonnen an der Steuerbordseite sind schwarz und spitz, auf der Backbordseite rot und stumpf. Basta!

Weil der oben genannte Sand und Schlickhaufen gegenüber Kollmar und auf der Niedersachsenseite in Höhe der jetzigen Hatecke-Werft lag, wurde er halt „Schwarztonnensand“ genannt. Im Rahmen der damaligen Elbvertiefung spülte man die Sandbank ab 1968 auf und bepflanzte sie.

Ab 1978 wurden die Fahrwassertonnen nach dem Betonungssystem „A“ bezeichnet und die schwarzen Tonnen wurden grün bepinselt. Der „Schwarztonnensand“ wurde vergessen und heißt deshalb heute noch so.

Im Jahr 1970 wurde sogar die Westspitze der Insel zum Leidwesen der Wassersportler mit großem Aufwand von Material mit dem Asseler Sand verbunden. Eine Durchfahrt war nicht mehr möglich. Die Segler und Motorbootfahrer freuten sich über eine Sturm- und Flutnacht im Januar 1971, welche das ganze Bauwerk in einer Nacht fortspülte.

Die Fahrinnenanpassung (so nennt man das heute) hatte Wirkung auf die Nebenarme (das Baggergut lagerte sich in strömungsärmeren Bereichen ab) und das Befahren hinter dem Sand war uninteressant und kaum noch möglich.

Da der harte Strom an den Elbufern nagte und Uferschäden entstanden durch starke Strömungen und gleichzeitig immer noch sogenannte Ausgleichflächen für das Mühlenberger Loch zu erstellen waren, entschied das Wasser und Schifffahrtsamt die Insel für die heimische Vogelwelt zu präparieren und viel Gehölz zu entfernen, weil es angeblich nicht heimisch ist. Gerüchte

besagen, dass man den Schlick und Sand zum Sichern des Brokdorfer Bogens brauchte, weil dort die Gefahr einer Uferschädigung bestand.

Das Fahrwasser hinter Schwarztonnensand wurde mit Hilfe von diversen Binnenschiffen und Greifern ausgebaggert, nach Brokdorf gebracht und dort wieder in eine Unterwasser Lagerstelle zurückgebaggert. Ein halbes Jahr dauerte diese Aktion, wieviel Diesel wurde da wohl verbrannt? Wahrscheinlich liegt dort jetzt nichts mehr von dem Schlick, vermutlich ein großer Teil in der Stör oder hinter dem Pagensand.

Nun zur ersten Bereisung nach der Freigabe und Bezeichnung des Fahrwassers mit Pricken durch das Wasser und Schifffahrtsamt.

An einem sehr schönen Oktobertag bei leichtem Wind, Sonne und letzter Ebbe erreichten segelnd wir die alte Anlegebrücke Grauerort und waren sicher, dass dies ein Tag für Forschung und Versuch wäre. Also Plotter an, Fernglas raus und die südliche Einfahrt vom Fahrwasser SwTsand gesucht. Die Fahrt war mäßig gegen den Strom, anhand des Wellenbildes konnte man und frau schon Untiefen erahnen.



Ansteuerung gefunden, wir nähern uns dem ersten Prickenpaar, die Tiefe liegt bei 1,90 mtr. Der Wind kommt aus Südwest, das Wasser ist evtl. nicht so weit abgelaufen. Suche nach der nächsten Pricke an der Bb-Seite - da ist sie, die jetzt auflaufende Flut macht einen Berg vor der Pricke und nach achtern eine Strömungsfahne. Tausende Graugänse und Enten geben ihr Konzert, in der Masse hebt sich die Kontur eines Adlers ab, er scheint gesättigt, die anderen Vögel sind nicht von ihm beeindruckt.

Wir hangeln uns von Pricke zu Pricke, einige sind gegen den grünen Hintergrund der Insel erst spät zu sehen. Die Flut steigt, am Lot geht es bis 3,2 mtr, dabei läuft es erst eine Stunde auf. Wir nähern uns bis zum Ende des Fahrwassers, welches mit einer Doppelpricke gekennzeichnet ist. Danach steuern wir auf den Radarturm von Glückstadt zu. Die Wassertiefe nimmt rasch zu, wir queren das Fahrwasser und laufen in die Glückstädter Nebenelbe ein. Hier ist es auch teilweise flach, es wird regelmäßig gespült. Dann erreichen wir den Glückstädter Hafen. Die Liegeplatzsuche ist nicht einfach....



Für so ein Erlebnis schleifen und fummeln wir nun also viele Tage im Winter am Boot, diese Tour war ein Element die ganze Mühe zu vergessen und nur zu genießen....

# Feuertaufe des neuen Segelwarts Absegeln 2022



Segelwart - Sven Maselewski

Auf der letzten Jahreshauptversammlung der SKO Anfang Mai, hatten wir uns einen neuen Segelwart gewählt. Sven Maselewski. Jetzt waren alle ganz gespannt was der Sven sich für seine erste Regatta ausgedacht hatte.

Erstmal musste er sich mit unserem Festausschuß Bettina abstimmen, wann und wo gefeiert wird. Das gelang ihm aber problemlos.

Termin war der 8. Okt. 2022 und alle Regatta Interessierten sollten sich morgens um 11 Uhr vor der SY Maiti zur Steuermannsbesprechung einfinden. Obwohl es schon etwas später im Jahr war, fanden sich doch 10 Skipper ein, die die Absicht hatten zu racen.

Es war etwas "mehr" Wind angesagt mit kräftigen Boen aus NW. Sven hatte sich folgenden Kurs überlegt. Start hinterm Hans-Kalb-Sand Richtung Elbab bis zur Wendetonne 116 querab Lühesand und dann Elbauf bis zur Tonne 125. Dort die eigene Zeit nehmen und ab nach Finkenwerder zum Vereinsgelände, Partyplace.

Es warteten auf uns also eine Kreuz gegen Wind und Tide. Ab der Wendetonne dann mit Wind und Tide ins Ziel.

Am Start fanden sich 9 Schiffe ein. Es wurden noch Vorsegel gewechselt und ein bis zwei Reffs eingelegt. Das sollte hier heute kein Spass werden.

## Start 13.ºº Uhr.

Oha, das war doch mehr Wind als gedacht. Um NW bis 6 Bft. Aber immerhin, 7 Schiffe starteten. Ein Teil des Regattafeldes kreuzte auf der Niedersachsen Seite. Ein anderer Teil querte sofort das Fahrwasser und kreuzte auf der Schleswig-Holstein Seite. Die Grautvornix, sonst auf der Ostsee unterwegs, schloss sich dem Widder an und setzten sich etwas vom Feld ab. Die Rote Zora, nach einem katastrophalen Start, kämpfte sich langsam an Maiti, Viator und Mariana vorbei.



Hans im Glück

Die Chiave, mit Einhand Ingo zog mal wieder wie immer ganz ruhig ihre Bahnen. Als wir uns der Wendetonne näherten lag die Grautvornix in Front und hatte mehr Höhe, gefolgt von Rote Zora und Chiave und gleich dahinter Widder.

Das Feld lag eng beieinander. An der Tonne änderte sich das schlagartig. Grautvornix zog rum. Zwei Schläge noch, die Rote Zora ging rum, aber die Grautvornix war weg. Ähnliches mussten Chiave und Widder auch zur Kenntnis nehmen. Im hinteren Feld kämpften Maiti, Viator und Mariana immer noch tapfer gegen Wind und Wellen. aber keiner steckte auf. Alle sind durchgesegelt bis ins Ziel. Wir hatten lange nicht mehr so einen wilden Regattatanz auf der Elbe.

Das Ergebnis war dann doch erstaunlich:

Hat doch der Ostsee Graf den Elbeseglern in ihrem eigenen Revier die Nase gezeigt.



Graf und Gräfin



Einhand Ingo

Die Maiti wollte nach dem Zieleinlauf zurück nach Wedel, weil Sven eigentlich Bereitschaftsdienst hatte. Aber der Motor sprang nicht an. Was für ein Glück, dass die Mariana gleich hinter ihm durchs Ziel fuhr und ihm einen Schlepp geben konnte, allerdings nach Finkenwerder.

In Finkenwerder angekommen freuten sich alle über das von Bettina schön geschmückte Vereinshaus. Es gab Grillgut und Bier und Wein satt.

## Regatta Ergebnisse SKO Absegeln 2022

Eigner	Schiffsname	Schiffstyp	Yardstick	Start	Ankunft	Gesegelte Zeit in Min.	Berechnete Zeit in Min.	Platz
Fam. Graf	Grautvornix	Contrast 37	96	13.00	14.45	105	109	1
Fam. Pauls	Widder	30er Jollenkreuzer	108		15.11	131	121	2
Fam. Ricklefs	Rote Zora	Faurby 396	90		14.57	117	130	3
Ingo Hansen	Chiave	Comfortina 38	92		15.05	125	136	4
Fam. Bommann	Viator	Hanse 301	102		15.23	143	139	5
Fam. Maselewski	Maiti	Duetta 94	104		15.26	146	140	6
Fam. Hermann	Mariana	Hanse 291	105		15.35	155	148	7

Für den Abend sollten die SKOten in lustigen T-Shirts erscheinen die später gekürt wurden.

Sieger wurden:

**"Der beste Griller"**  
**Sebastian Schürger** und



Vielen Dank allen Organisatoren und  
*ja, Segelwart Sven, Feuertaufe bestanden!*  
Denn Job wirst Du so schnell nicht wieder los.

Viele, viele schöne T-shirts z.B.

mit einem witzigen Kamel T-Shirt **Renate Schalk** von der MY Jette.



# Warst du schon mal in Hejlsminde ?

von der SY Rote Zora

Diese Frage haben wir in den letzten Jahren häufiger mal unsere Bootsnachbarn in Middelfahrt oder in Aarösund gefragt. Meistens lautete die Antwort, nein.

Hejlsminde ist ein Hafen an der östlichen Jyllandküste zwischen Aarösund und Kolding.

Schaut man in die Seekarte oder das Hafenhandbuch, dann sollte man mit einem Tiefgang von 2,10m eigentlich garnicht erst daran denken den Hafen anzulaufen. Dort steht nämlich, je nach Verlag, die Einfahrt neigt zur Versandung und tiefergehende Schiffe sollten den Hafen nicht anlaufen. Fahrrinntiefe bis 2,00m.

Mein Kapitän jault mir immer die Ohren voll, daß er in der dänischen Südsee schon alles kennt. Schließlich segelt er da schon seit 40 Jahren. Bin ich doch stets bemüht, ihm etwas Abwechslung zu gönnen. Dieses Jahr sollte es nun also Hejlsminde werden.



Unser Bootsnachbar sagte, dass dort ein traumhaft schöner Strand sei und dort auch Kielschiffe liegen.

Auf unserem Weg gen Süd entschieden wir uns also tatsächlich in Middelfart am kommenden Morgen den Weg nach Hejlsminde zu wagen.



Mit Schleichfahrt fuhren wir die langgezogene privat betonnte lange Einfahrt entlang. Der Tiefenmesser zeigte hier und da schon mal 1,80m an, aber da wir keine Grundberührung spürten, entschieden wir uns die Meldung dem Seetangbewuchs zu zuschreiben. Wir kamen dem Steg immer näher und ergatterten dann auch einen wirklich schönen Liegeplatz.

Ein schöner Hafen. Super nette Leute zeigten uns gleich alles - Dusche, Küche, Grillplatz. Auf die Frage, wo der Kassenautomat zum bezahlen steht, gab es die Antwort: hier wird noch bar bezahlt beim Hafenmeister, der ist aber grad auf Urlaub. Wenn du mags, tu das Geld in einen Umschlag und leg es in den Briefkasten. Gesagt, getan.

Fahrräder sind hier frei, da der Weg zum Köpmann 3 km beträgt. Allerdings geht der Weg am idyllischen Hejls Nor entlang. Da gibt es schöne Rastplätze mit tollem Ausblick aufs Nor und auch ein paar alte Fischerhütten. Eine ist sogar offen und lädt Wanderer zum verweilen ein. Da gibt es sogar ein Gästebuch.



die Fischerhütte mit rustikaler Einrichtung



Es führt ein ca. 12 km langer Wanderweg um das Hejls Nor



In Hejlsminde selbst gibt es zwei Restaurants. "Baade-Og", ein Italiener direkt am Hafen und ein Stückchen weiter "Momors Landkökken", typisch dänisch.

Praktisch ist auch, dass der Bus direkt am Hafen hält und man problemlos sowohl nach Kolding als auch nach Haderslev fahren kann.

Das ist wirklich von Vorteil, wenn man wie wir, gleich mal ein paar Tage einweht. Mit Westwindlage - dadurch wird auch eine Menge Wasser aus dem Hafen gepustet. Der Tiefenmesser zeigte 1,60m und mein Skipper hoffte inständig, dass das Wasser irgendwann wieder kommen möge.

Es kam wieder, was wiederum unserer Mieke Rommy nicht gefiel. Die wäre nämlich gern an diesem beschaulichen Ort noch geblieben. Schön für Mensch und Tier.

Also, warst du noch nicht in Hejlsminde? Trau dich, es lohnt sich.

# Auf 2 Foiles fliegt er um die Welt

In unserem letzten Peyser Bullen hatten wir einen kurzen Bericht über Boris Herrmann und seine SY Malzia, mit der er in 80 Tagen um die Welt segeln wollte als erster deutscher Teilnehmer der Vendee Globe.

Der Eine oder Andere von Euch hat sich da vielleicht noch gefragt, **"Boris wer?"**

Das passiert uns heute nicht mehr.

Nach einem spektakulären Race um die Welt und einem wahnsinnigen Finish, wo Boris fast das Wunder eines Sieges gelang.

Er war nur zu stoppen durch eine Mütze Schlaf und einem Fischerboot, dass zur falschen Zeit am falschen Ort war.

Nach 80 Tagen, 14 Stunden, 59 Minuten und 45 Sekunden überquerte Boris Herrmann mit einem beschädigten Boot die Ziellinie und eroberte damit die Herzen nicht nur aller deutschen Segelfans, sondern auch vieler Segler aus der ganzen Welt. Er war damit der Sieger der Herzen.

Bedauerlicher Weise hat sich dies nicht bis zu den Sportreportern rumgesprochen, die kürten einen "Tennisfredi" zum Sportler des Jahres.

Egal, das braucht Boris auch garnicht.

Der erholte sich nur kurz von den Stapazen und dann ging es los, eine neue Rennyacht zu konstruieren und zu bauen.

Und am 6. September 2022 hat er diese super Rennyacht in unserer Heimatstadt Hamburg, mitten in der Speicherstadt, getauft.

Daran teilzunehmen haben sich einige unser Segelkameraden und -innen nicht nehmen lassen.

Wir wünschen Boris Herrmann auch weiterhin alles Gute, viele Erfolge und uns viele spannende Races zum verfolgen vom Sofa aus.



SK Torsten Mohr und Boris Herrmann



Spannung, kurz vor der Taufe



da ist sie die Malizia Solo Sailor



# Yachtregister der Segelkameradschaft Ost e.V. , Stand November 2022

Die aufgeführten Eigner sind berechtigt, den Stander der SKO zu führen.

Lfd.Nr	Eigner	Bootsname	Bootstyp	Länge	Breite	Yardstick	Bemerkungen
1	Binnewies, Ulf	<i>Sleipnir</i>	Colvic 30	9,20 m	3,00 m	109	Kielboot
2	Bornmann, Florian	<i>Viator</i>	Hanse 301	8,99m	2,78 m	102	Kielboot
3	Bönchen, Jens	<i>Midsommer</i>	Dragonfly 32	11,99m	8,00m		Trimaran
4	Bruns, Stefanie Schürger, Florian	<i>Floff</i>	Dehler 34 QS	10,51m	3,49m	89	Kielboot
5	Brückner, Manfred	<i>Popeye</i>	20JK Gottschald	7,75 m	2,50 m	107	Jollenkreuzer
6	Burkhardt, Torsten	<i>Mohrle</i>	Leisure 29	8,60 m	2,80 m	110	Kimmkieler
7	Evers, Christian	<i>Cara Mia</i>	Dehler 38	12,07 m	3,75 m	86	Kielboot
8	Freude, Michael Leythäuser, Thomas	<i>Liberty</i>	Langkieler	7,80m	2,40m		Kielboot
9	Garbers, Jan	<i>Baldrian</i>	X 402	12,15 m	3,95 m	88	Kielboot
10	Göllner, Gesa	<i>Nala</i>	RJ 85	8,55 m	2,05 m	110	Kielboot
11	Graf, Heino	<i>Grautvornix</i>	Contrast 37	11,20 m	3,40 m	96	Kielboot
12	Gutbrodt, Axel	<i>Cherry</i>	Sonny	5,80 m	2,20 m		Motorboot
13	Gust, Lennart	<i>Poseidon</i>	Spirit 28	8,50 m	2,61 m	108	Kielboot
14	Hansen, Ingo	<i>Chiave</i>	Comfortina 38	11,65 m	3,50 m	92	JKielboot
15	Hülsen, Lukas Hülsen, Sigrid	<i>Hasko</i>	V-Jolle	8,00 m	2,45 m	99	V-Jolle
16	Hermann, Hans G.	<i>Mariana</i>	Hanse 291	8,90 m	2,70 m	105	Kielboot
17	Jentsch, Guido	<i>Sleef</i>	Luffe 40	12,10 m	3,30 m	86	Kielboot
18	Karsten, Florian	<i>Allegra</i>	Nidelv 18	5,60 m	2,18 m		Motorboot
19	Klimpel, Olaf	<i>Sleepyhead</i>	Moody 27	8,35 m	2,80 m	109	Kimmkieler
20	Kolbe, Jürgen	<i>Corimar</i>	Nimbus	8.45 m	2.85 m		Motorboot
21	Kropka, Jens	<i>Butt</i>	Finnsailer 32	9,70 m	3,20 m	111	Kielboot
22	Kurka, Sven	<i>Bondi</i>	Bondi 36	11,00 m	3,60 m	81	Kielboot
23	Martin, Tim	<i>Asgard</i>	Sea Ray 190 Sport	5.99 m	2.21 m		Motorboot
24	Marcus, John Meyer, Arild	<i>Fidelius</i>	IW 31	9,40 m	2,70 m	107	Kielboot
25	Maselewski, Sven	<i>Maiti</i>	Dehler 31	9,40 m	3,05 m	104	Kielboot
26	Mascow, Sven	<i>Tsneakit</i>	Delta 40 SW	13,10 m	3,60 m		Motorboot
27	Meister, Jochen	<i>Fortune</i>	Ventura 30 Race	9,22 m	2,92 m	107	Kielboot
28	Meister, Sven	<i>Harmony</i>	Contrast 33	9,85 m	3,05 m	100	Kielboot

# Yachtregister der Segelkameradschaft Ost e.V. , Stand November 2022

Die aufgeführten Eigner sind berechtigt, den Stander der SKO zu führen.

Lfd.Nr	Eigner	Bootsname	Bootstyp	Länge	Breite	Yardstick	Bemerkungen
29	Mohr, Torsten	<i>Joss</i>	Halberg Rassy 38	11,65 m	3,65 m	105	Kielboot
30	Nagel, Gerhard	<i>Hatschi</i>	Monarch	5,29 m	1,92 m	117	Hubkieljolle
31	Nordbruch, Jürgen Stempfle, Marcus	<i>Ursula</i>	Hanseat 68	10,20 m	2,98 m	107	Kielboot
32	Pachmann, Axel	<i>Miss Flink</i>	Luffe 44	13,34 m	3,27 m	85	Kielboot
33	Parche, Helmut	<i>Keen Tied</i>	Baltic 38	11,60 m	3,80 m	89	Kielboot
34	Pauls, Rolf-Peter	<i>Widder</i>	30 JK Hein	9,00 m	3,00 m	108	Jollenkreuzer
35	Ricklefs, Jörg	<i>Rote Zora</i>	Faurby 396	11,98 m	3,37 m	90	Kielboot
36	Rinne, Bernd	<i>Oll</i>	Wanderer IV	6,20 m	2,25 m	113	Kielboot
37	Schalk, Jürgen	<i>so wiet dat geiht</i>	Dehler 25	7,60 m	2,50 m	114	Kielboot
38	Schalk, Dieter	<i>Jette</i>	Aquanaut Beauty	9,30 m	3,10 m		Motorboot
39	Schlemm, Matthias	<i>Kribsix</i>	X 95	9,25 m	3,25 m	101	Kielboot
40	Schneider, Manfred	<i>Darling</i>	Dufour 31	9,70 m	3,30 m	94	Kielboot
41	Schomacker, Stefan	?	Hunter 27	7,07m	2,50 m	119	Kielboot
42	Schulz, Jan-Eike	<i>knack &amp; back</i>	X99	9,90 m	3,00 m	91	Kielboot
43	Schultz, Hans Joa.	<i>Petusus II</i>	Motorsegler	11,50 m	3,00 m		Kielboot
44	Schultze, Hendrik	<i>Ida</i>	Maxi Magic	8,00 m	2,76 m	?	Kielboot
45	Schürger, Wolf	<i>./.</i>	Fletcher 185	5,60 m	1,80 m		Motorboot
46	Schürger, Wolf	<i>Seflan</i>	Dehler 39 QS	12,00 m	3,80 m	86	Kielboot
47	Timm, Stefan	<i>Tutela</i>	Dehler 38	11,64 m	3,75 m	86	Kielboot
48	Vorbeck, Sven Holst, Dr. Sabine	<i>Snuk</i>	Hallberg-Rassy 31	9,65 m	3,35 m	106	Kielboot
49	Wehde, Heiko	?	Nacra Inter 20	6,00 m	2,50 m	79	Katamaran
50	Wich-Münster, Kar.	<i>Chita que linda</i>	7/8 Slup	10,80m	3,65m		Kielboot
51	Zietz, Olaf	<i>Darling</i>	Eigenbau	12,25m	4,00m	98	Hubkieler
52	Zimmermann, Olaf	<i>30 Grad</i>	Jet Tender 16	5,00m	2,19m	98	Motorboot
53	SKO Jugendabt.		Korsar	5,00m	1,75 m		Jolle



**Impressum:**  
Segelkameradschaft Ost e. V.  
Rüschweg 32,  
21129 Hamburg

Vereinszeitung:	Peyser Bulle
Internet:	<a href="http://www.sko-segeln.de">www.sko-segeln.de</a>
facebook:	SKO Segeln
Instagram:	sko_segeln