

## **Fahrtenbericht „Seestütchen“ 2006**

Wir sind erst Anfang Juli richtig angefangen – am 22.6., 13.04 Uhr HW, war Slip – wie immer, wenn es rein geht, ohne Probleme. Keinen Motorstartversuch trocken vor dem Wasser (sonst Impeller kaputt), nein mit Sorgleine erst angebunden und in aller Ruhe angerissen.

Warum waren wir so spät dran ?

*Das „Seestütchen“ ist IF 790, also Baujahr 1971! Der Lack war nach 35 Jahren schon recht stumpf. Im Spätherbst 2005 stellten Jan und ich mit der Lupe am Rumpf kleine „Krähfüsse“ fest, was auf eine beginnende Topcoat-Osmose hinwies. So entschloss ich mich zur Sanierung. Nun währte der Winter recht lange, und ich konnte in dem offenen Wagenschauer nichts tun : Am 22.4. war zum ersten Mal dauerhaft kein Frost mehr angesagt, und es sollte sich über 5°C halten. Das Ruderblatt hatte ich schon den ganzen Winter zu Hause, weil ich es entwässern und sanieren musste. So erprobte ich schon die Arbeitsgänge und begann schließlich mit dem Abbeizen (Dilunett) des Antifouling : Der Gelee wird aufgetragen und nach Apfelsinenhautbildung etwa 4-5 Std. später in einen Eimer abespachtelt (Sondermüllentsorgung). Dann habe ich den Rumpf gründlich abgeseift und gespült. Jürgen und ich haben dann mit (abgesaugten) Exenterschleifern bis auf die Primerschicht 5 Tage herunter geschliffen, gespült, gespachtelt, wieder geschliffen, dann VC TAR 2, 1. Schicht schwarz gerollt, 2. weiß, 3. schwarz; Begutachtung Bootsbauer (Sonntag) – keine Form im Boot – also drei Tage „lang und grob“, dann fein geschliffen, wieder Begutachtung Bootsbauer (Sonntag) – das ist doch ein „Malerschiff“ – also kommen Jan + Jan (Bootsbauer) und schleifen mit einer großen rechteckigen (Rutscher) und einer großen Tellerexenterschleifmaschine 3 Std., setzen immer wieder ab, schauen und fühlen (und zeigen, wie man gucken muss), und der Rumpf ist richtig glatt; noch 2 Tage mit der Hand Kanten und Kehlen geschliffen und mit Silikonentferner und Staubschwämmen abgerieben; aus Baufolie und Dachlatten haben wir eine Spritzhalle gebaut und sie mit 7 Neonleuchten ausgestattet; alles, was nicht zu strippen war, abgeklebt, auch das Deck samt Kajüte und Cockpit. Dann Primer gerollt. Nun 5 Std. Jan + Jan Schliff des gerollten Primers und Spritzen des 2. Primers.*

Ich war ein wenig unter Druck geraten : Seit November lernte ich zu lehren als dritter Ausbilder im Segler Verein Elmshorn und wollte gern die praktischen Prüfungen mit einem Teil der Lehrgangsteilnehmer auf dem „Seestütchen“ machen. Nun war schon Ende Mai, es war immer noch kalt, die Prüfungen standen vor der Tür – und ich noch nicht fertig.

*Noch einmal (Freitag) Jan 5 Std. Primer schleifen. Am Montag endlich Jan + Jan 5 Std. Lack spritzen. Mittwoch Festlegen des Wasserpasses und nun jeden Tag am Unterwasserschiff je ein Anstrich (rollen) : VC TAR 2 weiß/schwarz/weiß, VC 17 m (3x), Wasserpass korrigiert. Zwei Wochen nach dem Lackieren (5 Std.) Lecknasen schleifen und polieren (der Lack Alexseal blieb lange weich und härtete dann plötzlich nach fast 14 Tagen glashart aus). Noch 3 Tage aushärten lassen (es sind auch seit einer Woche herrliche über 22°C !). Am 22.6. slippen. (2 Monate Arbeit, Materialkosten ca. € 1.000,-)*

Am Samstag, 24.6., beim Mastsetzen, gibt es die ersten Macken an StB, weil das Schiff abtreibt. Irgendwie läuft der Motor nicht richtig. Auch haben wir an diesem Tag noch einmal Glück im Unglück: Als der Mast schon aus dem Kran gehängt ist, hat Jürgen an StB den Bolzen noch nicht in der Großwant drin – der Mast kommt ganz langsam über, ich kann ihn nicht aufhalten, aber er bleibt im Gegengewicht zum Mastenkrane hängen. Olaf kommt zu

Hilfe. Beim zweiten Versuch steht der Mast. Alles i.O. Am 11.7. fahre ich mit Daniel ein paar Runden, wieder keine genügende Motorleistung. Die kleinen Macken im neuen Lack kann ich reparieren.

Zur Vorbereitung auf den Törn nach DK habe ich für € 80,- ein Solarpanel mit Regler (200 mmA/h, Energie-Erhalt GPS), für € 130,- eine V-förmige Inflate-Matratze für mehr Schlafkomfort im Vorpiek und für € 30,- eine 18 ltr. Kühlbox 12 V/4 A gekauft :  
25.7.-29.7. mit Jürgen, dann Crew-Wechsel – Judith und Tunga bis 19.8., dann wieder Crewwechsel – mit Jürgen bis 21.8. nach Hause.  
Beginn : 1.510 sm

**1. Tag Dienstag, 25.7.06**, 1010 hPa, sonnig, NW 2 bft.

08.00 h laufen wir unter Motor in **Borsfleth** aus, Störsperrwerk, am Tonnenstrich mit Fock/Groß mit der Tide und max. 7,0 kn geht es flott die Elbe runter, und wir sind 10.00 h in Brunsbüttel/NOK. Beim Anlegen behindert uns ein ungeschlüssiger Hölländer – er motort plötzlich zurück, und ich bin der Letzte am BB-Schlängel. Rums, setze ich beim Rückwärts mit der Kante vom BB-Heck auf die Eisenumrandung der Fußmatten auf dem Schlängel auf – wieder eine Macke. Im NOK sind wir froh, dass wir mal 4,0 kn motoren, so dass ich, so oft ich kann, die Fock ziehe, und dann sind es 4,5 kn !!! Alle ziehen an uns vorbei – doch auch wir kommen einmal an – 19.30 h Rendsburg RVR, wieder der alte Platz vorn links der 2., € 8,- + 1,50 ~. Als es schon dunkel wird und Jürgen nach dem Abendessen und Tanken zum Waschhaus geht, muss ich noch mal nach dem Motor sehen – es lässt mir keine Ruhe : Deckel auf, da schaut mich im Licht der Taschenlampe ein Kabel an : Es ist an einer Zündspule abgegangen, also lief der Motor nur auf einem Zylinder !? Ein neuer Kabelschuh ist schnell angekniffen, Funktionsprobe – ja, das ist der alte Sound. Gute Nacht.

**2. Tag Mittwoch, 26.7.06**, 1013 hPa, sonnig, NW 3-4 bft.

10.30 h **Rendsburg** ab, war die Reparatur erfolgreich ? Ja, beide Zylinder zünden, spontan sind 5,4 kn drin, und dann motoren wir immer um 6,0 kn, das ist ordentlich, und ich habe den Eindruck, dass auch weniger Benzin durch die Leitungen fließt. 14.00 h vor NOK/Kiel-Holtenua, schon 14.15 h raus, etwas Gedrängel, ein paar Segler bummeln, wir brummen los, den direkten Weg nach Friedrichsort (14.50 h). Dahinter Segel hoch und herrlich gesegelt, durch einen Pulk von Optis, bis **Strande** 16.30 h an. Hier verlegen wir noch einmal in eine kleinere Box. € 7,50. 1011 hPa.

**3. Tag Donnerstag, 27.7.06**, 1011 hPa, bewölkt, SE 4-5 bft., Welle 1,5 m

Es hat aufgefrischt, der Wind hat sich gedreht, das ist aber für unseren Törn nach Norden sehr gut. 10.30 h **Strande** ab. Zunächst müssen wir aus der Strander Bucht, Wind und Welle gegen uns, rausmotoren, das ist hackig und nur 4,0 kn, aber ab 11.00 h sind wir um Bülk Leuchtturm herum. Die alte See kommt mit 1,5 m fast von achtern, Lifelines an, 6,5 kn Rauschefahrt mit Genua/Groß, steuern wir mit Kurs 345 ° die östliche Sperrgebietstonne WP 68 an. Schleimünde rein und dann unter Vollzeug mit Motorunterstützung (Kegel) in die „Perlenschnur“ der Segelyachten bis Kappel. Ein paar Runden – am Ufer begrüßt mich Karin aus dem letzten A-Kurs ... als die Brücke hochgeht, brummen wir als erste durch, dann Genua raus und mit 5,2 kn nach Arnis, WSV, 15.30 h an. Nach einem herrlichen Abendbrot regnet es noch eine Stunde. Die Gewittervorhersage für den Nachmittag streift **Arnis** nur.

**4. Tag Freitag, 28.7.06**, 1010 hPa, bedeckt, SE 2 bft., Welle 0,3 m

Jürgen hat sich einen Tagestörn gewünscht, und so fahren wir unter Motor die betonnte Rinne um 11.30 h raus. Vorne gleich Genua/Groß hoch und ab geht's (ist wohl mehr als 2bft.) Richtung Lindaunis. Schön segeln. Doch bereits nach 2 sm liegt auf der Linie zwischen

Karschau und Sieseby eine kleine Untiefe von 0,9 m, eine Nase, ein Buckel nur, aber auf den laufen wir auf. Aber was heißt das schon bei 1,25 m Tiefgang : Badehose an, ein angenehm kühlendes Bad genommen, die Sicherheitsleine gebe ich gleich zurück an Bord, dabei mit dem Schwamm noch den Wasserpass gereinigt, und dann schiebe ich das „Seestütchen“ wieder runter. Lediglich das Einsteigen über die BB-achtern-Notleiter gestaltet sich etwas schwieriger : Als Jürgen mir eine Hand reicht, um mir ins Boot zu helfen, macht sich unser Gewichtsunterschied etwas bemerkbar, ich rutsche an seinem Arm ab, die Armbanduhr macht „plumps und weg“. Nicht so schlimm, ist ein Werbegeschenk. Dann kreuzen wir zurück, herrlich, sogar in die Box 063 gleiten wir um 15.00 h ohne Motor. Das Barometer fällt : 1001 hPa, 17.30 h – 18.00 h Gewitter und Schauer. Wir gehen im Restaurant „Sailors Inn“ essen – lecker.

**5. Tag Samstag, 29.7.06**, sonnig und warm, gelegentlich Schauer

Um 08.45 h kommt Judith mit Tunga an und Jürgen fährt ab. Wir bummeln zu Fuß ganz gemütlich nach Kappeln und zurück. Morgens hat es geregnet, 14.00 – 16.00 h schüttet es in Kappeln am Hafen, ansonsten ist es drückend heiß. Um 21.20 h sind es in der Kajüte 25°C. Es ist noch leicht bedeckt.

**6. Tag Sonntag, 30.7.06**, warm mit Schauern, gefallen auf 992 hPa

Rundgang in Arnis, Abendessen im „Sailors Inn“, nachts Gewitter und Regen. Mit Tunga geht es ganz gut.

**7. Tag Montag, 31.7.06**, gestiegen auf 1006 hPa, sonnig bis bewölkt, W 4-5 bft., Welle 1,5 m.

09.30 h **Arnis** ab, in der betonnten Rinne nehme ich eine BB-Tonne mit, Genua mit Motor bis Kappeln (denn es eilt, \_ vor geht die Brücke hoch), 09.45 h Kappeln/Brücke gerade noch hinten an, 11.00 h Schleimünde raus, Genua/Groß mit flotten 6,5 kn bis Falshöft (12.30 h) mit 60° hoch am Wind. Aber in der Flensburger Bucht steh eine harte Welle, und wir müssen fast gegenan, etwa mit 40°. Tunga mag das doller Krängen gar nicht so sehr. Sie sitzt in der Kajüte mit dem Hintern an der Innenseite der Bordwand und den Vorderpfoten am Polsterrand und bellt gelegentlich. Damit sie nicht zu uns ins Cockpit springt, haben wir ein Schott eingeschoben. Gelegentlich kommt „grünes Wasser“ über, aber hinter der Sprayhood sitzen wir völlig trocken. Wir halten auf Kegnaes zu, schaffen es aber nur bis zur Hälfte (einzelnes Windrad). Der Schlag zurück Richtung Kalkgrund fährt sich etwas kommodiger, aber auch nicht so flott. Dann die Wende. Plötzlich ist das GPS aus ! Aha, wir haben die Kühlbox angelassen. Das war zu viel für das Solarmodul. Der Kurs auf **Hörup Hav** klappt aber dieses Mal, eine Dehler gibt uns sogar unterwegs den Vorrang, und so legen wir wieder an unserem Steg um 15.00 h hinten an. Das Barometer steigt etwas, es fallen ein paar Tropfen, aber es regnet nicht. Ich bin erleichtert, dass die Batterie wieder lädt. Alles o.k.

**8./9./10. Tag Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, 1., 2., 3.8.06**, Ruhetage in Hörup Hav, Wäsche waschen, einkaufen, tanken, spazieren gehen

**11. Tag Freitag, 4.8.06**, 999 hPa steigend auf 1010 hPa, bedeckt, SO 2 bft.

10.30 h raus aus **Hörup Hav**, Motor mit Genua, 12.05 h Sönderborg Brücke, Als Sund, Als Fjord, Dyvig Fjord, 14.00 h Mjels Vig. Das wollte ich Judith doch zeigen. Es war einfach eine geruhsame Tour, fast immer unter Motor mit Segelunterstützung. In **Mjels Vig** ist es einfach schön, sauber und gemütlich. Die Bäuerin ist nett. Auch Tunga trappelt an Deck herum.

**12.-17. Tag Samstag-Donnerstag**, Ruhetage bei i.d.R. schönem Wetter, gelegentlich heiß, Einkaufs-Radtouren nach Norborg, zurück über Dyvig, einmal auch zurück mit dem Bus mit

Judith und Tunga. Wir haben den Liegeplatz gewechselt, weil der Inhaber zurückkehrt. Vorher war schon mal so ein blödes Gerammel mit einem aufgeblasenen Skipper, der unbedingt in unserer schrägen Box bei Schlechtwetter mit liegen wollte. Auch habe ich noch einen kleinen Jungen nach einem Badeunfall verbunden. Tunga hat sich beim „Selbständigmachen“ an den Krallen v.r. und h.l. verletzt. Sie hinkt und geht nicht gern über pieksiges Gras. 2 Hafentage sind frei.

**18. Tag Freitag, 11.8.06**, der Wind hat auf SE gedreht, die Schweine fangen an zu stinken, also machen wir uns um 11.00 h fertig zum Ablegen. Es ist sonnig, SE 2-3 bft. Nach der Dyvig-Enge ziehen wir Genua/Groß hoch. Da, um 11.45 h, begleiten uns zwei Schweinswale in der Dyvig-Bucht. 322° Richtung Barsö bis N 55°07' platt vor dem Laken wie ein „Schmetterling“, gut und geruhsam mit max. 4,0 kn, dann 280° hinein in die Genner Bucht mit halben Wind und 6,0 kn. **Kalvö** (14.30 h) ist voll. Wir verlegen auf den B-Kopf, die Wespen ärgern uns und vor allem Tunga sehr. Wir brauchen für Niedergang und Luke ein Mückennetz.

**19./ 20./ 21. Tag Samstag, Sonntag, Montag** – wir bleiben bis zum 14.8., fahren am Samstag mit dem Bus nach Harderslev, erleben einiges im Hafen, genießen die Vorzüge eines Seglerheimes, über das Hafenmeisteroffice können wir alles bestellen : Brötchen, Milch, Butter ... 1 Hafentag ist frei. Am 14.8., um 11.30 h, bin ich an Deck, als es in der Bucht „explodiert“. Ich drehe mich um : Vor einem ca. 12-m-Schiff sehe ich den Rücken eines kleinen Finn-Wales, der gerade geblasen hat. Ich rufe laut : Wal, Wal ! Viele kommen an Deck und sehen tatsächlich \_ Std. später in der Mitte der Bucht noch einmal den Rücken aus dem Wasser auftauchen. Die Zeitungen berichten, dass auch in der Flensburger und Kieler Bucht der Finnwal „Henry“ gesichtet wurde. Tunga hinkt nicht mehr.

**22. Tag Dienstag, 15.8.06**, bedeckt, SW/W 6 bft., in Böen bis 8 bft., Welle 0,5 – 1,5 m Nach dem Wetterbericht habe ich die Genua geborgen und die Arbeitsfock hochgezogen. Um 10.00 h ab **Kalvö**, Genner Bucht, Aabenraa Fjord. Wieder begegnen uns zwei Schweinswale. Es frischt der anfangs probate Wind merklich auf, auch die Welle wird höher, aber wir haben halben Wind, das fährt sich sehr gut, 7,0 kn. Im Als Fjord fahren wir einer Najad 470 und einem weiteren großen Schiff davon. Dann kommt die Wendetonne in den Als Sund, das sind fast 90°, und nun knallt es hart von vorn, 7,8 kn, in Böen krängt das „Seestütchen“ so sehr, dass nicht nur der Rettungsring durchs Wasser zieht, sondern wir ein paar Mal eine Pütz Wasser in die Plicht bekommen, die sofort abläuft. Wir fahren die Schoten aus der Hand und fieren in solchen Momenten sofort, geben also dem Druck nach, während ich mit der Pinne das Schiff noch höher an den Wind zwingen. Das macht dann ein paar Mal richtig einen Satz, aber es ist auch sehr unkommodig. Wir können die Autobahnbrücke Sønderborg schon sehen : Das ist Grund genug, einen Aufschieber zu machen und das Groß zu bergen (das Patentreff habe ich erst nächsten Tag ausprobiert). Mit Fock und Motor geht es flott bis Sønderborg-Brücke, die 13.30 h öffnet. Die Najad hat uns wieder, und die Bordfrau lächelt uns anerkennend zu. Ich hatte durchaus wegen des Wetters geplant, in Sønderborg in den Yacht-Hafen einzulaufen. Die Flensburger Förde empfängt uns mit ordentlichem Wind und 1,5-m-Welle. Mit Fock und Motor voll voraus surfen und geigen wir mit max. 8,8 kn auf **Hörup** zu, die Najad vor uns. Aber in den Hafen fahren wir 14.30 h zuerst, weil sich auf der Najad die Furlex-Leine verfängt und die Genua nicht zu bergen ist. Nun haben wir genug gesegelt. Mit einem freien Hafentag bleiben wir bis Freitag, 18.8. und genießen den Urlaub.

**26. Tag Samstag, 19.8.06**, sonnig bis bedeckt, SW 3 bft., Welle 0,5 m.

Crew-Wechsel in **Hörup Hav**. Jürgen ist gegen 12.00 h schon da. Auch (Circe) Jochen Zieger und Thomas Ilse treffen wir. Alles ist schon gepackt, um 14.00 h fährt Judith mit Tunga ab. Wir laden noch ein, dann legen wir um 14.30 h ab. Fock/Groß mit 4,2 kn : Ich wechsele die Fock mit der Genua in Höhe Falshöft, und nun geht's mit 6,0 kn. Bis Schleimünde segeln wir sehr gut, auch im Konsens mit anderen Yachten, aber nun ist es 18.00 h, und der Wind schläft etwas ein, also Motor an, denn wir wollen doch nach Damp. 19.00 h ist **Damp** in Sicht. Herrliche Abendsonne, die letzten sm ohne Segel mit Motor 5,7 kn, um 19.30 h legen wir mit Bums an M 11/12, Abendessen, Schlüssel für Waschräume in der Hotel-Rezeption geholt, Dusche, wunderbar ... Aber das Damper Nachtprogramm mit lauter Disco und besoffenen jungen Seglern geht bis 03.00 h, und das für teure € 13,-. Es gießt bis in den Morgen.

**27. Tag Sonntag, 20.8.06**, Regen, bedeckt, später etwas Sonne, SW 3-4 bft., Welle 0,5 m. Für den Törn von **Damp** nach Bülk ist der Wind ideal. Als es um 10.15 h nach heftigem Regen aufklart, legen wir ab und können mit Schwung rückwärts bis vor die Ausfahrtgasse motoren, dann Kurs 135°, und mit vollen Segeln erreichen wir um 12.00 h Bülk. Bis kurz vor Friedrichsort schaffen wir es noch hart am Wind, aber dann müssen die Segel runter und der Motor an. Kiel-Holtenau erreich wir gegen 13.00 h und wollen bei strömendem Regen denn auch schnell als Erste in die Schleuse. Es kommt weißes Licht, ich los, aber mit dem nachfolgenden Holländer muß ich noch mal umkehren, weil ich weiß/weiß/grün (also vorrangiges Binnen-Motorschiff) übersehen habe. Großes Gedrängel wieder bei der Ausfahrt um 14.20 h. Um 16.00 h in Höhe Km 85 rot/rot/rot, also verholen wir uns hinter den gegenüberliegenden Dalben mit einem Festmacher an einem herausragenden Bolzen, aber kaum haben wir das getan, taucht der Grund, ein riesiger Feeder, auf, und ein rot erlischt. Also raus und zwischen den großen Pöten wieder Richtung Nordsee. 18.30 h **Rendsburg** RVR an, unter Beifall ohne Motor in die Box. Es ist überall nass. Tanken. Wie immer mit Jürgen Anlegebier, denn den Anlegekuss wie mit Judith will Jürgen wohl nicht. Meist bin ich durstiger.

**28. Tag Montag, 21.8.05**, Regen, W 4-5 bft., Welle 1-2 m. Schweinewetter, aber seit 06.20 h motoren wir mit durchschnittlich 5,3 kn gen Brunsbüttel. Gegen 14.34 h ist HW, da sollten wir ungefähr angekommen sein. Wir lösen uns ab, ich mit Südwest. 12.50 h sind wir vor Brunsbüttel, 13.48 h raus auf die Elbe, die ist braun-grau und heftig. Genua + Motor, max. 9 kn, wir haben es eilig. Das HW steht noch, als wir 15.30 h durchs Sperrwerk fahren. 15.45 h **Borsfleth** an. Es schüttet wie aus Eimern. Judith holt uns ab.

Total 1845 sm = 335 sm/Törn

Nun beginnen die kleinen Törns in die Umgebung des Hafens : Stör und Elbe, immer tidenabhängig, also mit dem auflaufenden oder ablaufenden Wasser. Es hat dieses Jahr bei gutem Wetter auch guten Wind, meist um 4 bft. Sa habe ich mit meinem Enkel Julian (5) eine schöne erste Segeltour am 21. und 22.9. auf der Stör gemacht, jeweils nur mit der Genua als Besegelung. Besonders das Kreuzen bedarf damit hohen Geschickes, weil der Wind das Schiff nach der Wende zunächst wieder zurückdrückt. Aber wenn erst das Ruder kräftig angeströmt ist, kommen wir wieder gegen an. Das ist sehr mühsam auf so einem kleinen Fluß, aber dadurch lernt ein Kind den Umgang mit dem Element kennen.

Ein paar Verbesserungen sind mir wieder eingefallen : Um die Beweglichkeit in Kajüte bzw. Cockpit zu erhöhen, habe ich den Tisch auf 40x60 cm verkleinert und mit einem Lagun-

Drehgestell versehen ; die Pinne hat eine Arretierung bekommen, damit ich auch einhand (oder mit Enkel) nach vorne kann ; das Fenderbrett ist jetzt 35x150 cm groß und hat 4 Trittstufen, so dass ich es auch als Badeleiter nutzen kann.

Abgeriggt habe ich am sonnigen und windigen (alles trocken rein) Donnerstag, 5.10.06. Mastlegen und Slip in der 41./42. Woche. Und dann will ich das Deck neu machen

Ja, das war schön.            Herbert