



# TRÖTE 2020



# Husumer Segler – Verein von 1928 e. V.

Rödemishallig, Postfach 1246, 25802 Husum

Telefon: 04846 – 3052. E-Mail: [mail@hsrv-husum.de](mailto:mail@hsrv-husum.de).

Internet: [HSrV-Husum.de](http://HSrV-Husum.de).

Eingetragen beim AG Flensburg unter VR37HU

## Unser Vorstand:

<b>1.Vorsitzender:</b>	<b>2.Vorsitzender:</b>	<b>Kassenwart:</b>
Hargen Johannsen	Heiko Cunze	Christian Melzer
Tel.:0171545793	Tel.:04841-81399	Tel.:04841-772270

## **Jugendwart:**

Christian Stender

Tel.:04841-663400

<b>Takelmeister:</b>	<b>Platzwart:</b>	<b>Gebäudewart:</b>
Jörgen Bruhn	Helmut Adam	Frank Petersen
Tel.:01719900079	Tel.:01632870159	Tel.:01776128316

## Unser Ältestenrat:

Heinzi Bruhn, Dr. Elisabeth Harder, Heike Krüger, Jens Arnold Petersen, Sönke Tönnies.

## Impressum:

„Tröte“ Vereinszeitschrift des Husumer Segler – Vereins von 1928 e.V.

Postfach 1246, 25802 Husum      E-Mail: [Troete@hsrv-husum.de](mailto:Troete@hsrv-husum.de)

Redaktionsteam: Mareike Oestergaard und Jörgen Bruhn.

Anzeigen: Broder Iben.

Gedruckt bei [esf-print.de](http://esf-print.de)

Sämtliche Texte, Fotos und Grafiken in dieser Website unterliegen dem Copyright des jeweiligen Urhebers. Jegliche Vervielfältigung, Verbreitung, Speicherung und Weitergabe ohne schriftliche Genehmigung durch den Urheber/in ist ausdrücklich untersagt.

Titelbild: „Tiira“ beim Absegeln 2020. *Foto: Jörgen Bruhn*



HUSUMER SEGLER-VEREIN von 1928 e.V.  
Liebe Segelkameradinnen und Segelkameraden,

das Vereinsleben unter „Corona“-Bedingungen war und ist eine Herausforderung ...

Das erste Auftreten des Corona-Virus mit dem Schreckensszenarium der Folgen und der erste „Lockdown“ in Deutschland hatten uns derart verunsichert, dass auch einzelne Mitglieder nicht damit rechneten, dass wir überhaupt unsere Boote zu Wasser bringen können. Absagen und Verbote aller Aktivitäten des Vereins wie Jugendtraining, Monatsversammlungen und sogar Treffen von Privatpersonen auf dem Vereinsgelände wurden entsprechend reglementiert.

An ein Vereinsleben in gewohnter Form mit Segeln der Jugendboote oder der privaten Bootsflotte war nicht zu denken.

Wöchentlich oder sogar täglich erfolgte Nachfragen beim Gesundheitsamt zum Stand des Erlaubten oder Nichterlaubten. Resignation auf ganzer Linie!

Aber es sollte doch anders kommen. Das Öffnen der ersten Häfen erfolgte Anfang Mai und kurz darauf konnten die Brücken und auch die Boote unter Einhaltung der Auflagen und Hygieneregeln ins Wasser gebracht werden. Törnplanungen für den Sommer wurden jedoch eingedampft und einige Bootseigner ließen ihre Boote das ganze Jahr in der Halle.

Ab September konnten wir wieder Monatsversammlungen unter Einhaltung der Abstandsregeln durchführen. Aber nach den Herbstferien brach dann die 2. Welle der Virusausbreitung über uns herein. Wieder mussten alle Aktivitäten abgesagt werden.

Keine vorgesehene Hauptversammlung und auch kein Grünkohlessen, dabei konnte man den Kohl schon fast riechen ...

Etwas Erfreuliches könnt Ihr jedoch in Händen halten – die Tröte 2020! Allen Beteiligten sei dafür Dank, dass wir zumindest diese verteilen konnten. Und da die Hoffnung angeblich erst zuletzt stirbt, hoffen wir auf ein erfreulicherer neues Jahr.

In diesem Sinne wünsche ich uns eine frohe Weihnachtszeit, einen guten Rutsch ins neue Jahr mit bester Gesundheit und eine schöne und erfolgreiche Segelsaison 2021.

Herzliche Grüße Euer



**Starke Gemeinschaft  
statt Einzelkämpfer.**

**Morgen kann kommen.**

**Wir machen den Weg frei.**

Wir, die VR Bank Westküste, sind Ihr starker Finanzpartner vor Ort. Wir gehören keinen Aktionären, sondern unseren Mitgliedern. Und so handeln wir auch: verantwortungsbewusst und verwurzelt in der Region.

**VR Bank  
Westküste eG**



# Inhalt

Impressum	2
Grußwort	3
Entwicklungskonzept für den HSrV	6
Vierzig Jahre Husumer Shanty-Chor	11
In der Not hilft Kurt	23
Sperrwerksanierung	24
Bremerhaven – Bell Rock	26
Das neue Floß	37
Mit der „Japsand“ nach Danzig	40
Ein neues Boot kommt nach Husum	62
Standuppaddling	69
Hafentag auf Amrum	71
Absegeln 2020	74
Neulich in der Schleuse	81
„Take 5“ und „Lotte“ unterwegs	82
Jugendarbeit 2020	94
Vereinsstatistik	100
Segeln in Coronazeiten	103
Gemeinsam arbeiten für den Verein	105
1953 – Mit der Cimber II nach Pellworm	109
Boote gehen und kommen	116
1974 auf Angeltour	118
Neues aus dem Archiv	121
Nachruf	122
Lose Enden/ In eigener Sache	123

**Online einkaufen +  
unseren Verein  
unterstützen**



Mit Gooding erhält der Verein  
in den letzten fünf Jahren  
jährlich 240,- Euro.

Mitmachen ist ganz einfach.

Ich bin dabei  
und mache mehr aus meinen Einkäufen.

gooding

# Entwicklungskonzept für den HSrV

*Von Hargen Johannsen*

Eine Vergrößerung der Pachtflächen für weitere, tiefgehende Boote verfolgt der Verein bereits seit Jahren. Gleiches gilt auch für zusätzliche Hallenflächen. Eine Abhängigkeit von weiteren Wasserliegeplätzen zu erforderlichen Hallenplätzen lässt sich leicht erklären.

Für eine Hallenerweiterung gab es bereits auf der Hauptversammlung 2016 eine Mehrheit um Raum für Jugendboote und die Zugmaschinen des Vereins zu schaffen. Eine eigens für die Erarbeitung möglicher Standorte einer Hallenerweiterung und eines Aufstellplatzes für einen Autokran auf dem Vereinsgelände gebildete Arbeitsgruppe wollte zur Hauptversammlung 2017 Ergebnisse vorlegen.

Zu diesem Zeitpunkt schien auch das Ziel, die Vergrößerung der Wasserpachtflächen zu erwirken, zum Greifen nah, jedoch scheiterte dieses an der fehlenden Zustimmung durch die Fischer.

Auf der Bootseignerversammlung im Januar 2020 wurden

Stimmen laut, die den Zustand des in die Jahre gekommenen Vereinshauses und der sanitären Anlagen bemängelten. Zudem fehle es an ausreichend Umkleideräumlichkeiten für die stark angewachsene Jugendabteilung. Schnell wurden Gedanken zu einem Neubau von Clubhaus und Sanitäranlagen gesponnen mit dem Vorteil, die dann freiwerdende Fläche als zusätzliche Hallenfläche für Boote und Trecker zu bekommen.

Damit die Visionen in realisierbare Größenordnungen geplant werden könnten, wurde der Vorstand gebeten, für den Verein ein Entwicklungskonzept zu erstellen.

Zu dem derzeitigen Stand des Vereines einschließlich der Mitgliederentwicklung können Aussagen getroffen werden, die bereits in den Hauptversammlungen der letzten Jahre deutlich wurden.

Bei leicht steigender Mitgliederzahl können wir eine Zunahme der Gruppe der unter 20-jährigen und ebenso der über 60

-jährigen feststellen. Dagegen schrumpft die Gruppe der 41- bis 60-jährigen erheblich. Wenn wir daneben die Altersverteilung der Bootseigner betrachten, wird erkennbar, dass weit mehr als die Hälfte über 60 Jahre ist. Hieraus kann der Schluss gezogen werden, dass wir mittelfristig mit weniger Booten rechnen müssen, wenn es uns nicht gelingt, jüngere Mitglieder mit Booten für unseren Verein zu gewinnen. Das Interesse dieser Bootseignergruppe hängt sicher auch von dem Angebot des Vereins hinsichtlich Liegeplätzen und zeitgemäßer sonstiger Einrichtungen ab.

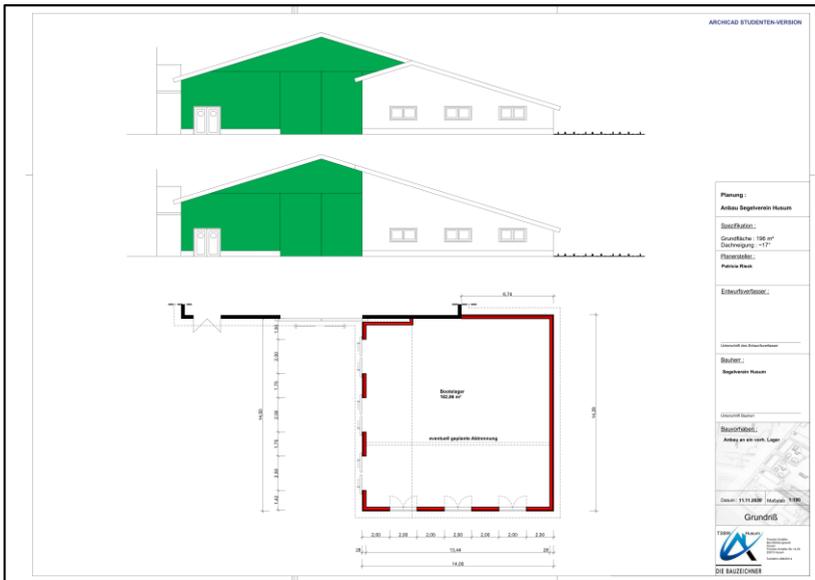
Aus den Wortmeldungen der

Vereinsmitglieder ging hervor, dass es bei Maßnahmen des Vereins nicht ausschließlich um eine Vergrößerung von Wasser- und Hallenflächen gehen sollte, sondern dass die Attraktivität des Vereins ebenfalls in der Verbesserung und zeitgemäßen Anpassung der bestehenden Anlagen gesehen wird.

Der Vorstand hat aus den vorgebrachten Mängelpunkten und Ideen nachfolgende Maßnahmen betrachtet und Vorschläge zu einer Realisierung erarbeitet:

**1. Vergrößerung Wasserliegefläche:**

In diesem Jahr wurde die Anfrage auf der Hauptversammlung des Husumer Fischereivereins



*Ansicht und Grundriss Hallenanbau. Zeichnung: TSBW*

erneuert. Entgegen einer grundsätzlichen Ablehnung für unseren Vorschlag einer Doppelnutzung Winter/Sommer für einen Teilbereich der Fischerkaje zeichnete sich ab, dass die Fischer für dieses Jahr einer Testphase zustimmen wollten.

Deshalb wurde der Antrag beim LKN erneut vorgebracht. Ein persönliches Gespräch kam dann zunächst wegen der Kontakteinschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht zustande. Telefonisch wurde erklärt, dass es keine Zusage des LKN gegeben hat, wenn eine Zustimmung der Fischer vorliegen würde.

In einem erneuten Antrag wurde Ende Juni auf die Situation des Vereins noch ausführlicher hingewiesen. Darauf folgte Anfang Oktober eine Absage mit der Begründung, dass die widmungsgemäße hafengewirtschaftliche Nutzung derzeit keine andere Möglichkeit zulässt.

## **2. Erweiterung Hallenflächen:**

Aus dem Beschluss zum Bau von Unterstellmöglichkeiten als Erweiterung der Hallenflächen ergibt sich der Handlungsbedarf, der jedoch in einer Abhängigkeit zu den Wasserliegeplätzen und der Auslastung der Hallen stehen könnte. Unabhängig davon

wurde der Vorschlag eines Anbaus in Leichtbauweise an Südwestseite zur Neuen Halle weiter untersucht und zeichnerisch dargestellt.

Die Kosten für diese Hallenerweiterung wurden auf ca. 40.000,00 € abgeschätzt.

## **3. Umkleidemöglichkeiten für die Jugendabteilung:**

Zusammen mit Jugendwart und Jugendtrainern wurde eine Lösung für Umkleideräumlichkeiten auf der Hochebene in der Jugendecke gefunden. Hier können 2 Räume entstehen. Die Kosten hierfür würden aus dem jährlichen Verfügungsposten bestritten werden können.

## **4. Verbesserung der Sanitären Anlagen:**

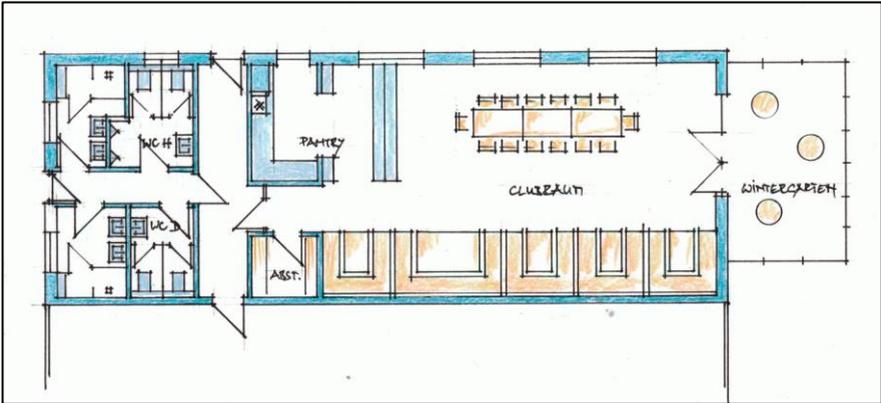
Nach über 40-jähriger Nutzung der WC-Räume und der Wasch- und Duschräume erscheinen diese rein räumlich ausreichend, jedoch im Gesamtzustand nicht zeitgemäß und ansprechend. Auch würde sich eine Erneuerung des Leitungsnetzes mit der Neuinstallation beispielsweise wandhängender Objekte an Installationswänden zusammen mit einer Erneuerung von Fliesen, Türen und Trennwänden anbieten.

Eine Abschätzung der Kosten hierfür erfolgte zusammen mit dem Clubraum.

## 5. Modernisierung Vereins- haus mit Clubraum:

Der Blick auf den Clubhaus-Neubau beim Sylter Yacht Club in Hörnum verlieh den Gedanken zu einer Erneuerung unseres Vereinsheimes Flügel und Raum für

sich langjährige Vereinsmitglieder anscheinend mit dem guten alten Clubraum besser identifizieren können als neue und jüngere Mitglieder. Duster, verstaubt, unfreundlich, veraltet ... das waren die Aussagen.



*Grundriss Clubhaus nach Sanierung. Zeichnung: H. Johannsen*

die Vision eines Neubaus. Platz auf unserem Grundstück wäre ausreichend da, jedoch bei der Betrachtung von möglichen Kosten erschien es dem Vorstand besser, die Bodenhaftung nicht zu verlieren.

Interessant ist allerdings, dass

Hinsichtlich der Technik unserer Pantry und der Heizung ist das mehr als zutreffend, aber auch die sonstige Ausgestaltung kann man nicht als zeitgemäßes Outfit betrachten. Auch wird eine Bewirtschaftung der Pantry in der bisherigen Form nicht mehr zu realisieren sein oder besser



**optikland  
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

gesagt, wird sich kaum langfristig jemand finden lassen mit dem Einsatz, den Güter über Jahre aufgebracht hat.

In Kurzform lässt sich die Verjüngungskur für den Clubraum zusammenfassen in Änderung Pantry als offene Küche mit Ausgabetresen ohne Zapfanlage, Erneuerung Heizung, Erneuerung der Fenster, des Bodenbelages ... und heller, heller ... und zur Hafenkante mit einem Wintergarten. Nach vorsichtigen Abschätzungen kommt mit der Erneuerung der Sanitären Anlagen eine

Summe von ca. 135.000 € zusammen. Diese Maßnahmen sollten eigentlich auf einer außerordentlichen Hauptversammlung im November vorgestellt und einzeln zur Umsetzung beschlossen werden. Noch offen sind auch die Vorstellungen zur Finanzierung. Es sind bereits Anfragen zu Förderungen gestellt worden.

Wegen der Einschränkungen aufgrund neuerlichen Lock-downs können wir erst auf der Hauptversammlung in 2021 darüber beschließen.



**Feuerlöschtechnik  
Herrmann**  
*Inh. Finn Holm*

**Sicherheit seit 1985**

- Brandschutz
- Feuerlöschtechnik

**Feuerlöscher alle 2 Jahre überprüfen lassen!**

[www.Feuerlöschtechnik-Herrmann.de](http://www.Feuerlöschtechnik-Herrmann.de)



Bertha-Michaels-Str. 11  
25873 Rantrum



Tel: 04848 901 95 09  
Mobil: 01590 638 03 67

Ein Husumer Chor reist durch die Welt

## 40 Jahre Husumer Shanty-Chor

*Von Heinz Bruhn und Dieter Pilz. Heinz Bruhn, ein Mann der ersten Stunde, und Dieter Pilz, der schon viele Jahre dem Chor vorsteht, werfen im Folgenden Schlaglichter auf die vergangenen vierzig Jahre. Sie berichten über die vielen, außergewöhnlichen Reisen und über besondere Auftritte.*

Nach manchen Wochenend-Segel-törns und sonstigen gesellschaftlichen Zusammenkünften in unserem Clubhaus versuchte unser inzwischen



*Erster oder zweiter Auftritt (Foto: Voss)*

verstorbenen Segelkamerad Erich Blatt immer, gemeinsam Shantys und Seemannslieder zu singen. Wir saßen mit unseren Frauen an einem großen Tisch und Erich, der begnadete Vorsänger, brachte uns dieses Liedgut näher. Der Wille, gemeinsam zu singen, kann zwar angeblich Berge versetzen, reichte jedoch allein nicht aus, denn kaum jemand kannte die Texte. Bei der Suche nach

Textkundigen baten wir Segelkamerad Anton Johannsen, doch einmal seine „Quetsche“ mitzubringen. Dies geschah in unserem Gründungsjahr 1979/1980. Bald entwickelte sich eine Gruppe, die sich ernsthaft bemühte, einige Shantys nach alten Unterlagen einzuüben. Ein Seglerball stand vor der Tür und der Festausschuss bat uns, hier ein



### *Seglerball 1982*

paar Lieder zu singen. Wir waren damals schon eine gemischte Gruppe (Damen und Herren)

von zwölf bis fünfzehn Aktiven. Der Auftritt war ein großer Erfolg und beflügelte uns, in diesem Rahmen weiterzumachen. Seglerkamerad Anton Johannsen, der leider 2020 verstarb, war von nun an unser offizieller Chorleiter. Wir ahnten noch nicht, dass damit die Karriere des Husumer Shantychors begann; eine Karriere, auf die nur wenige Chöre in Deutschland zurückblicken können.

Es sprach sich schon bald in Husum herum, dass die singenden Seglerinnen und Segler sich inzwischen fest formiert hatten.

Es kamen zunehmend Interessierte von außerhalb des Seglervereins auf uns zu, so beispielsweise von der befreundeten Husumer Sportbootvereinigung Nordsee (SVN). Nachdem ein Artikel über uns in den Husumer Nachrichten erschienen war, baten gleich mehrere Damen und Herren um Aufnahme. Der Shantychor wuchs auf 48 Mitglieder und unsere Aktivitäten nahmen an Fahrt auf. Wöchentliche Übungsabende hielten wir auf der „Nordertor“ ab. Wir traten immer öfter auf öffentlichen Veranstaltungen oder zu privaten Anlässen auf. Anton Johannsen war nun Chorleiter, erster Vorsitzender und Kassenwart in einer

Person. Wir durften erleben, dass Anton durchaus größere Pläne mit „seinem“ Shantychor hatte. Da wir schon lange für unsere Auftritte entlohnt wurden, machte er 1992 einen, für uns überraschenden Vorschlag: Wie wäre es mit einer Konzertreise nach Amerika? Durch einen Sparplan und Zuschüsse aus der Chorkasse

konnten fast alle Chormitglieder dieses hochgesteckte Ziel erreichen.

Am 6. Mai 1994 begann unsere Reise etwas holprig: Der Busfahrer hatte verschlafen und wir kamen zu spät am Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel an.

Unser Flugzeug startete daher mit von uns verursachter Verspätung Richtung Amsterdam. Auf dem Weiterflug nach Chicago konnten wir Grönland und Labrador im dichten Eis- und Schneemantel bewundern. Nach der Landung begrüßten uns Familie Berndt und Antons Verwandte Eileen Johannsen. Der Bus, den wir für den gesamten

Aufenthalt gemietet hatten, brachte uns nach Milwaukee, das wie Chicago schön am Michigan-See liegt. Nach der Ankunft im Hotel, nach 19,5 Stunden Reisezeit, hatten wir eine Stunde Zeit um uns auf den ersten Auftritt vorzubereiten; so war unser Anton eben. Nach einigen kleineren Auftritten, die stets mit einem



*Raddampfer auf dem Mississippi*

freien Essen verbunden waren, und einmal sogar mit dem Besuch einer indianischen „pow-wow“-Veranstaltung, fuhren wir zum D.A.N.K. (Deutsch-Amerikanisches National-Komitee). Unser Konzert vor voll besetztem Haus war ein großartiger Erfolg. Wir fuhren dann weiter nach Clinton/Iowa. In der Zion-Church gaben wir vor 500 meist

deutschstämmigen Zuschauern ein Konzert. Es wurde eine Kollekte für uns eingesammelt und wir wurden zum Essen eingeladen. Bei jeder Veranstaltung wurden wir gefragt: "Do you have tapes?" So stand für uns bald fest, die Produktion eines kosten-trächtigen Tonträgers zu Hause in Angriff zu nehmen.

Die nächsten Tage verbrachten wir am Mississippi. In Davenport unternahmen wir eine eindrucksvolle, vierstündige Riverboat-Fahrt. Hier betreute uns Glenn Sievers, ein deutschstämmiger Farmer, der uns viele Sehenswürdigkeiten seiner Heimat zeigte. Wir lernten sehr viele Nachkommen deutscher Auswanderer kennen, die mit uns ausschließlich plattdeutsch sprechen wollten. Nach all den Auftritten und Konzerten war Chicago unsere letzte Station, wo uns Hans Berndt mit seinem Mercedes mit dem Nummernschild „Husum 1“ erwartete. Er betreute

uns in den letzten Tagen unserer Reise. Natürlich durfte der Sears-Tower, das damals höchste Bürogebäude, auf der Liste unserer Besichtigungen nicht fehlen. Im D.A.N.K.-Haus traten wir zum letzten Mal in Amerika auf. Es war ein toller Abschluss unserer Konzerte.

Kaum zu Hause angekommen, plante Anton schon unsere nächste Reise. Da wir in Amerika nach Tonträgern gefragt wurden,



*Im Tonstudio auf Pellworm.  
Vl.:Dieter Rudat, Peter Weber, Anton Johannsen.*

machten wir uns auf nach Pellworm. Im Studio von Sönke Broders nahmen wir dann unsere erste CD auf. Nach getaner Arbeit folgte dann ein freier Abend. Im Verlauf des Abends zeigten sich bei Manchen ungeahnte Talente;

aus dem Stehgreif formierte sich eine Band, die mit heißen und auch schrägen Rhythmen das Hotel fast auf den Kopf stellte. Der Wirt konstatierte: "So wat heff ick noch nich beleevt!".

allein auf den Weg, um mit einem Leihwagen in nur einer Woche die ganze Route abzufahren. Dabei buchte er Busse und Unterkünfte, organisierte Konzerte und entwickelte ein komplettes



*Der Shanty-Chor im Schiffahrtsmuseum*

Die Vorbereitung für die nächste Reise mit dem Ziel Namibia, war für Anton nicht ganz einfach. Ohne das Land und dessen Besonderheiten zu kennen, eine Reise mit Konzertterminen und Besichtigungsprogramm zu organisieren, war auch für ihn ein harter Brocken. Anton sparte keine Mühen und Kosten und am 5. Februar 1996 machte er sich

Programm für unsere 16-tägige Reise. Auch klimatische Schwierigkeiten (Husum  $-9^{\circ}\text{C}$ , Windhoek  $+37^{\circ}\text{C}$  und den Linksverkehr bewältigte unser Chorleiter souverän.

Wir flogen am 1. April 1996 von Düsseldorf über München nach Windhoek. Nachdem wir unser Gepäck empfangen hatten, bestiegen wir die zwei Busse der

Firma „Springbok“, die uns für die ganze Zeit zur Verfügung standen. Das erste Ziel war Swakopmund. Wir bezogen Quartier in den städtischen Bungalows. Am Abend waren wir zu Gast beim Männergesangsverein Swakopmund. Der Chor bestand aus Nachkommen deutscher Auswanderer, die das ehemalige Deutsch-Südwestafrika besiedelten. In Namibia lebten etwa 90.000 Deutschstämmige, überwiegend als Farmer oder Gewerbetreibende. Hinzu kamen noch circa 3000 Deutsche, die hier wegen des gemäßigten Klimas an der Küste ihren Lebensabend verbrachten. An allen größeren Orten gab es deutsche Schulen und Vereine, die die einzelnen Volksgruppen zusammenhielten.

Wir konnten uns also gut auf Deutsch mit unseren Gastgeber unterhalten und erfuhren viel über Swakopmund. Interessant war auch die Fahrt zum Kreuzkap, wo wir die Kolonie von 100.000 Pelzrobben besichtigten. Wir unternahmen viele weitere Touren, auf denen wir Land und Leute kennenlernten.

Nachdem wir Swakopmund verlassen hatten, besichtigten wir den Waterberg-Plateau-Park. Hier fanden 1904 Kämpfe zwischen den Herero und den deutschen Schutztruppen statt. Dann



*Löwen am Wasserloch*

ging es weiter in Richtung Nordosten über Otavi zum Hoba-Meteoriten, einem 1920 entdeckten, drei Meter langen, 54 Tonnen schweren Himmelskörper, der vor etwa 80.000 Jahren auf die Erde fiel. Auch die Besichtigung einer Straußenfarm durfte nicht fehlen.

Am 9. April begann der wohl interessanteste Teil unserer Route. Wir fuhren zum Etoscha-Nationalpark. Wir wohnten im Namutoni. Rastlager. Pirschfahrten

und Beobachtungen der Tiere an beleuchteten Wasserstellen beeindruckten uns sehr. Auf dem Rest der Reise durften

wir viele weitere Eindrücke des Landes und seiner Bewohner sammeln. Auch die zahlreichen Konzerte haben uns sehr viel Spaß gemacht. Unsere CDs und Kassetten stießen auf großes Interesse. Die Gastfreundschaft der Bevölkerung Namibias, insbesondere der deutschstämmigen

Nachdem wir in Husum die Clubkasse wieder etwas aufgefüllt hatten, fassten wir die kanarischen Inseln als Ziel ins Auge. Daraus wurde dann im April 1998 eine Bädertournee über Gran Canaria.

Für den Juni 1998 lud uns Kidderminster, Husums englische Patenstadt, zu einem Besuch ein. Ansprechpartner war dabei Town-Clerk Charles Talbot, Träger des Ehrenringes der Stadt



*Singen an der „Tine“: Krabbentage 1999.*

Bevölkerung, hatte unsere Reise zu einem bleibenden Erlebnis gemacht. Durch einen Brand im Düsseldorfer Flughafen gestaltete sich unsere Rückreise etwas komplizierter als geplant.

Husum. Er sorgte dafür, dass alle Chormitglieder privat untergebracht wurden. Gleich am ersten Tag erlebten wir in der Town-Hall Kidderminsters die Amtseinführung des neugewählten

Bürgermeisters. Diese Zeremonie, ein echtes Stück britischer Tradition, beeindruckte uns sehr. Den letzten Abend verbrachten wir auf dem Landsitz von Charles Talbot. Wir sangen Volkslieder und unser Chorleiter Anton lief zur Höchstform auf.

Im Jahr 2000 besuchten wir den Indian Summer in Kanada. Unsere Rundtour führte uns von Toronto über Thousand Islands, Montreal, Ottawa und Oshawa zurück nach Toronto. Ein Höhepunkt der Reise waren natürlich die Niagara-Fälle.

Reiselustig, wie wir waren, haben wir dann im Jahre 2001 gern

eine Einladung aus Altstätten in der Schweiz angenommen. Die Mitglieder eines Jodlerclubs wollten gern einmal unser Liedgut kennenlernen. Nachdem wir eine Käseerei besichtigt hatten, gab es am Abend ein typisch schweizerisches Käsefondue und wir verbrachten den Abend mit viel Gesang. Wir besuchten auch den kleinen Staat Liechtenstein; dieses Land lebt von Finanzdienstleistungen, die von den zahlreichen Banken angeboten werden. Im Jahr 2003 verkündete Anton Johannsen, dass er den Chor nur noch musikalisch leiten möchte. Mit der Wahl von Dieter Pilz zum



*Live-Auftritt 2004 beim MDR*

ersten Vorsitzenden begann eine neue Ära. Dieter leitet unseren Chor sehr erfolgreich bis zum heutigen Tage.

Ebenfalls 2003 fragte Readers Digest an, ob wir an einem Choralbum mitwirken möchten. Wir sagten zu und im Handwerkerhaus wurden wir von einem professionellen Team aufgenommen. Hierdurch wurde der MDR auf uns aufmerksam und fragte

Liveauftritt abläuft. Mit von der Partie waren sehr bekannte deutsche Chöre sowie Künstler wie Stefan Mross, Stefanie Hertel, Karl Dall, Katja Ebstein, die Wildecker Herzbuben sowie Weltstar Deborah Sasson. Durch die Sendung, die an einem Sonnabendabend ausgestrahlt wurde, führten Norbert Blüm, Gunter Emmerlich sowie Boxweltmeisterin Regina Hallmich. Wir waren mit



*Der Shanty-Chor vor dem Husumer Binnenhafen*

an, ob wir bei einer Livesendung mitwirken wollten. Wir sagten unsere Teilnahme an der Sendung „Deutschland singt“ am 20.03.2004 zu. Es war sehr interessant für uns, wie so ein

allen Mitwirkenden gemeinsam in einem Hotel in Leipzig untergebracht. Ein paar Tage waren wir also hautnah mit den Künstlern zusammen. Nach der Fernsehstrahlung verbrachten wir

noch einen gemeinsamen Abend und hatten Gelegenheit, mit verschiedenen Stars zu sprechen und zu spaßen. So wurde Karl Dall animiert, Hans Albers zu imitieren. Nachdem wir vorher schon an mehreren Fernseh- und Rundfunksendungen teilgenommen hatten, war der Auftritt in Leipzig der absolute Höhepunkt für unseren Chor.

Da die Gage sehr anspruchsvoll war, konnten wir erneut auf Reisen gehen und zwar diesmal in die Pfalz. Das Weingut Siener war

eingeladen und Anton gestaltete ein Rahmenprogramm. Sowohl die Auftritte als auch der gute Pfälzer Wein ließen auch diese Reise zu einem schönen Erlebnis werden.

Im Januar 2005 stellte sich Igor Vlassow vor, den Anton Johannsen uns als neuen Chorleiter vermittelte. Diese gute Zusammenarbeit hält bis heute.

Im November 2005 fand in Husum der letzte Musikantenstadel statt. Die Live-Sendung wurde zur besten Sendezeit aus-



*Der Shanty-Chor am Seglerhafen*

zwanzig Jahre lang Anton Johannsens Feriendomizil. Wir wurden also von Arthur Siener

gestrahlt. Da wir schon einiges an Fernseherfahrung aufweisen konnten, bot man uns einen



*Der Shanty-Chor mit Lolita bei der Aufzeichnung des  
Musikantenstadel 2005 in Husum*

Auftritt an. Wieder lernten wir viele Stars kennen, wie Andy Borg, Lolita, Gruppe Wind, Speelwark und Weltstar Engelbert. Nach der Sendung neben Lolita, dem großen Star früherer Jahre zu sitzen und seine Suppe zu löffeln, das ist schon ein unvergessliches Erlebnis.

Mittlerweile war unser Bekanntheitsgrad stetig gestiegen. So wurden wir 2006 nach Schweden zur Mittsommernacht eingeladen. Auch die Schweden können gut singen und feiern! Es gab

so viel Alkohol, dass wir vermuteten, die Schwarzbrennerei würde immer noch betrieben.

2011 schlug unser Chorleiter Igor Vlassow vor, seine Heimat Rußland zu besuchen. Gesagt – getan: Im Juli fuhren wir mit dem Bus über Dänemark, Schweden und Finnland nach St. Petersburg. Da Igor in der Nähe geboren war und in St. Petersburg die Musikhochschule absolviert hatte, konnte er uns seine Heimatstadt selbst zeigen.



*Eintragen ins Gästebuch der Stadt Husum 2005.*

*V.l.s:Igor Vlassow, Dieter Pilz, Anton Johannsen, Bgm. Belker.*

**Konzert  
im Husumer Rathaus**

Sonntag, 2. Juni 2002, 17.00 Uhr  
mit dem Männergesangsverein  
Swakopmund/Namibia



und dem Husumer Shanty-Chor



Dies waren nur einige Höhepunkte unserer Chorgeschichte.

Erwähnen möchten wir noch die Mitwirkung bei zahlreichen Wohltätigkeitsveranstaltungen sowie die Auftritte in Husumer Altenheimen, die wir immer gerne gemacht haben. Ein wenig stolz sind wir auch auf die Eröffnungsveranstaltungen der Husumer Hafen- oder Krabbentage, die wir stets mitgestalten durften.

In diesem Jahr hat uns Corona fest im Griff. Die Hygiene-Vorschriften lassen keinen Chorgesang zu. Wir hoffen, dass wir im nächsten Jahr unser vierzigjähriges Bestehen nachfeiern können.

## Tückischer Tidenhub

# In der Not hilft Kurt

Von Karin – Helga Papke

Nur ein Platz ist an der rostigen Spundwand im Pellwormer Hafen frei, allerdings ohne Notleiter, um an Land zu kommen. Wir haben fallende Tide, aber noch genug Wasser unter dem Kiel, um mit unserer DIEKSAND anzulegen und Hafengeld mit Kurtaxe zu entrichten.

Der Ebbstrom entfernt unser Deck immer weiter von der Hafenoberkante und damit auch von meiner Absicht für einen geplanten Landgang. Bis zum Ablegen morgen in der Frühe sind 16€ nur für den Anblick einer dunklen, bewachsenen Spundwand bezahlt — nein, das kann es nicht sein!

Nun ist mein Problemlöser Ekkehard gefragt, der entschlossen

zum Telefon greift und unseren Pellwormer Segelkameraden Kurt um Hilfe bittet. Es dauert nicht lange und Kurt steht mit einer Leiter an der Pier und stellt die

Verbindung zum Deck her. Ein etwas anderer Landgang für mich — und der Weg in die City ist frei. Ekkehard be-

dankt sich bei Kurt mit einem Anlegegetränk — und ich sage: „Danke Kurt, für Deine spontane Hilfe!“



*Pellworm ist immer eine Reise wert.*

## Wichtige Informationen

# Sperrwerkssanierung 2021

*Text von Hargen Johannsen*

Nachdem 2018 das Sperrwerk im Landeshafen Büsum repariert und saniert wurde, ist das Husumer Sperrwerk im nächsten Jahr ebenfalls für eine Grundüberholung vorgesehen.

In einer Informationsveranstaltung im April 2019 wurde allen Hafenanliegern und Verbänden die Planung zur Sanierung des Husumer Sperrwerks vorgestellt. Erfahrungen konnte der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein, kurz LKN, bei der Maßnahme in Büsum sammeln.

Zur Grundsanierung gehört die Substanzuntersuchung aller beweglichen und festen Elemente und der Ausbau der Sperrwerkstore. Hierfür ist der gesamte Bereich des Sperrwerks trocken zu legen. Außenseitig wie innenseitig werden Sperrwände errichtet, die für den Zeitraum der Sanierung dem Wasserdruck standhalten müssen. Um den Bemessungswasserstand nicht unnötig hoch ansetzen zu müssen, wird

die Maßnahme erst zu einem Zeitpunkt mit niedrigeren Hochwasserständen aus Sturm etwa ab April durchgeführt werden.

Erst nach Trockenlegung geht es an die Betonsanierung und Sanierung / Erneuerung von Toren oder Teilen.

Der bisherige Terminplan für die Maßnahme ist angesetzt auf den Zeitraum von Mitte April bis Mitte Juni. Auf Nachfragen aus der Runde wurde von den Beteiligten des LKN erklärt, dass das bei ähnlich gelagertem Aufwand wie in Büsum zu schaffen sei.

Uneinig waren sich die Anlieger, welcher Wasserstand im Hafen zu halten sei. Die Sielverbände waren für Niedrigwasser, der Betreiber der Hafenrundfahrt für Hochwasser.

Die größten Beeinträchtigungen sind für die Dock- und Reparaturgesellschaft zu sehen, denn Fischer und ATR könnten auch vor dem Sperrwerk ihre Waren löschen.

Für uns bedeutet es, dass wir für den Zeitraum mit unseren

Booten in anderen Häfen liegen müssten oder erst nach den Bau-  
maßnahmen den Hafen verlassen  
könnten.

Diese Frage wird bereits emsig  
diskutiert und bedeutet, dass ein  
Teil der Boote vor Mitte April den  
Hafen verlassen muss und dass  
für den anderen Teil sich die

Bootseigner mit der Winterarbeit  
etwas mehr Zeit lassen können.

Für Anfang des nächsten Jah-  
res ist eine weitere Informations-  
veranstaltung vorgesehen, auf  
der dann der genaue Plan erläu-  
tert werden soll. Dann hoffen wir  
mal, dass die Veranstaltung  
stattfinden kann ...

## „Klar Schiff“

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

Umfangreiches Sortiment

» an **Niro - Schrauben** «

Nutzen Sie unsere Erfahrung zu Ihrem Vorteil

Öffnungszeiten : 7.30 bis 12.00 Uhr + 13.00 bis 17.00 Uhr



**HUSUMER**

**KUNSTSTOFFTECHNIK**

**Polyester-Verarbeitung und -verkauf**

Frank Stöhrmann · Liebigstraße 11-13 · 25813 Husum

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

**Ekkehard Papke war wieder auf der Bank.**



## **Viel Abstand und kaum Landgang**

Bericht einer ungewöhnlichen Reise mit der „Bank von Bremen“

Bremerhaven – rund Bell Rock – Helgoland – Bremerhaven.

19. – 26. Juni 2020.

*Text und Fotos von Rainer Persch*

### ***Zum Beginn ein Rückblick:***

Magnus Müller, Vorsitzender unseres Vereins in den Jahren 1938/39, gab am Hochseeseglerabend 1950 bekannt, dass die SKWB eine Regatta plane, die jeweils nach Pfingsten die Umrundung des Leuchtturms Bell Rock vor der schottischen Ostküste vorsah. Dieses deutsche Hochseerennen mit einer Gesamtdistanz von ca. 800 sm (auch Schottlandrennen genannt) sollte in Konkurrenz zum englischen Fastnet Race treten. „Maggi“

Müller war es nicht vergönnt, an diesem Rennen mit seiner Yacht „Tanja“ teilzunehmen. Er starb Ende April 1951 bei einem Auto-unfall. Doch kurz darauf machten sich nach der Kieler Woche diverse Dickschiffe aus Deutschland auf, um den sagenumwobenen Felsen vor der Ansteuerung zur schottischen Stadt Dundee zu umrunden. Sieger dieses ersten Bell Rock-Rennens wurde unser damaliger Vereinspräsident Rolf Schmidt mit seiner „Senta“.

### *Eigentlich...*

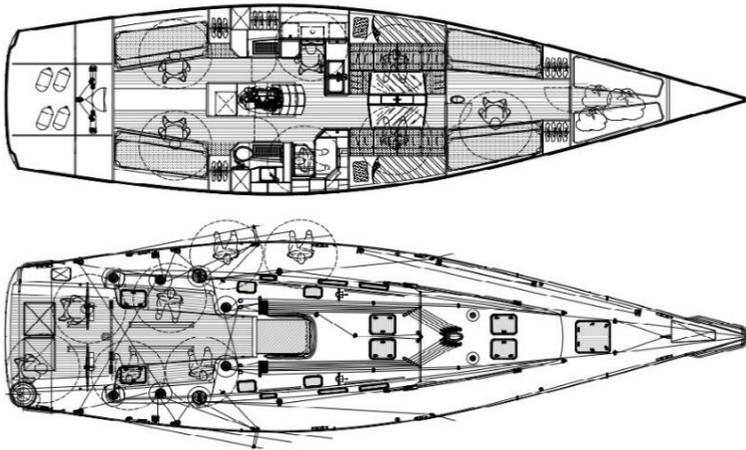
Ich berichte hier von einer Reise, die ganz anders geplant war: Egbert Latza wollte eigentlich bereits Anfang Mai 2020 seine Schifferreise absolvieren. Lerwick auf den Shetlands sollte das seit vielen SKWB-Reisen bekannte Ziel sein. Doch dann kam Corona und machte uns einen dicken Strich durch die Rechnung. Kein britischer Hafen würde uns hereinlassen. Ab Mitte März ging nichts mehr: „Lock down“ überall. Eine Schuldzuweisung an das „perfide Albion“ war nicht wirklich hilfreich. Abstandsregeln, Maskenpflicht und Einschränkungen aller Art bestimmten unser Leben. Die Angst vor der Pandemie war immer präsent. Virologen und Politiker überbrachten täglich neue Hiobsbotschaften. So war es nur zu verständlich, dass auch unsere Vereinsführung große Zweifel hatte, ob in der Saison 2020 überhaupt noch ein halbwegs geregelter Segelbetrieb möglich sein könne - zumal bereits fast alle angemeldeten Reisen von den Schiffern abgesagt worden waren.

### *Ein Vorbehalt allein macht noch keine Reise*

Egbert als Schiffer-Aspirant setzte auf das Prinzip Hoffnung

und meldete bei der Schifferrats-sitzung am 23. April seine geplante Reise an – natürlich per Video-Konferenz. Der Start wurde auf den 16. Mai verschoben und der Schifferrat genehmigte das Unternehmen unter Vorbehalt. Gemeint war damit, dass wir uns in Geduld zu üben hatten und das weltweite Treiben der Seuche sowie die Schlussfolgerungen von Politik und Wissenschaft analysieren mussten. Außerdem war es ja mit Hygienekonzepten und behördlichen Anordnungen nicht getan: Der Vorstand diskutierte inzwischen, ob es nicht besser sei, die „Bank von Bremen“ aus dem Segelbetrieb zu streichen und wieder an Land zu stellen. Nachdem diese Frage vom Verein positiv für uns entschieden worden war, hellte sich der Himmel etwas auf. Vom Starttermin 16. Mai war nicht mehr die Rede, weil die Bundesregierung ankündigte, erst am 5. Juni über mögliche Lockerungen und Einschränkungen zu entscheiden. So konnten wir Zeit gewinnen und bekamen auch vom Vorstand der Segelkameradschaft die Erlaubnis, nunmehr den Beginn unserer Reise

Abstandsregeln als Teil des Hygienekonzepts



coronabedingt auf Freitag, den 19. Juni 2020 zu verschieben.

Am 2. Juni genehmigte unser Vorstand die Ausrüstung der BvB für unser „Vorbehalt-Projekt“.

Den zuständigen Bremer Behörden wurde ein Hygienekonzept für unsere Seekreuzer vorgelegt, dem die Fachleute mit einer Ausnahme zustimmten: Mit einer

Crew von zehn Personen seien die weiterhin gültigen Abstandsregeln nicht einzuhalten. Dass nun lediglich sieben Segelkameraden mit von der Partie sein durften, war natürlich ein Wermutstropfen bei unserer Planung. Wir fanden jedoch einvernehmliche Lösungen in aller Freundschaft. In den folgenden Wochen und Tagen



*Für das obligatorische Mannschaftsfoto bauen wir uns auf wie eine Bankräuber-*

wurde die „Bank“ von der Mannschaft und unter großer Mithilfe des Bootswarts Torben Cramer segelfertig ausgerüstet. Von uns aus konnte es jetzt losgehen – vorbehaltlos!

***Wie man beim Segeln aus der Not eine Tugend macht***

***Freitag, 19. Juni 2020***

Gegen 11:00 Uhr ist die Crew vollzählig an Bord. Unser Schiffer in spé weist uns die Kojen zu und gibt den Wachplan bekannt. Wir werden in einem Dreiwachen-System segeln: tagsüber 3 x 4 Stunden und in der Nacht 4 x 3 Stunden. Dieser Wachrhythmus hat sich wegen der längeren Ruhephasen für die Crew bei Langfahrten immer wieder bewährt. Egbert teilt ein:

Wache 1

Egbert Latza (58) Schiffer

Ekkehard Papke (78)

Rainer Persch (77) Supercargo

Wache 2

Christoph Tschernischen (37) Wachführer

Andrés Beisswingert (63)

Wache 3

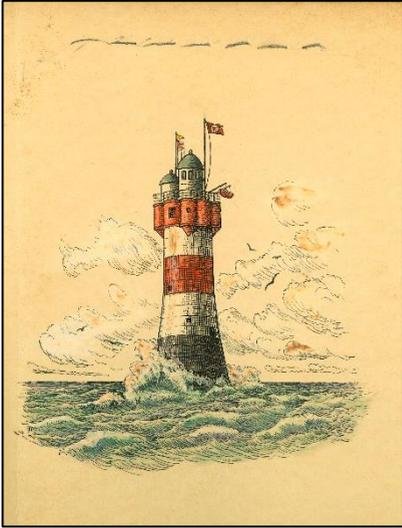
Torsten Messer (60) Wachführer

Jan Klüver (23)

Zu allererst sprechen wir über die für uns geltenden Hygiene- und Abstandsregeln an Bord. Anschließend erfolgen eine ausführliche Sicherheitseinweisung und ein gemeinsamer Gang über das Schiff. Der Wetterbericht und die

von uns geplante Route zum Leuchtturm „Bell Rock“ werden erörtert, bevor das Mittagessen serviert wird. Um 12:30 Uhr erscheint in Begleitung einer Dame ein gutgelaunter Herr und überreicht uns eine Flasche Champagner. Unser Vereinspräsident wünscht uns eine besonders gute Reise in besonderen Zeiten und bittet seine Frau Tarrinn, ein Crewfoto zu machen.

In Michael Rapps Gefolge sehen wir auch unseren Schatzmeister Winne Stoess, Christian Hetzer (Segelmeister) und Jörg Peter Berendsen (Koordinator Schifferrat und Kapitän auf dem Großsegler „Alexander von Humboldt“). Fürwahr eine fröhliche Schar (Corona)!. Punkt 13:00 Uhr heißt es „Leinen los!“ in der Marina Jaich. Der Schleusenwärter wartet schon auf uns und schon bald befinden wir uns auf der Weser. Bei NW-Winden zwischen 3 und 4 nehmen wir bis Hoheweg zunächst Maschinenkraft zu Hilfe. Als die Segel gesetzt sind, kommt unsere Flasche Whisky zum Einsatz. Poseidon erhält von Egbert einen nicht zu knappen Schluck, damit er uns gewogen bleibt. Gegen 16:00 Uhr



*Leuchtturm Roter Sand.  
Zeichnung von Magnus Müller  
1936*

passieren wir bei ruhigem Wetter und leicht bedecktem Himmel den Leuchtturm Roter Sand und segeln bei nordwestlichen Winden weiter gen Norden in Richtung Helgoland. Im Laufe des Abends dreht der Wind langsam auf westliche Richtungen. Um



uns vom Roten Felsen freizusegeln, müssen wir zwei Wendungen fahren. Jetzt können wir den Kurs auf unseren schottischen Ziel-turm absetzen- zumal der Wind ab Samstagmorgen weiter auf Südwest drehen wird.

### ***Samstag, 20. Juni 2020***

Bei Winden um 4 Bft. und leichtem Seegang freut sich die Crew über den angenehmen Einstieg in die neue Segelsaison – wenn es diese überhaupt geben wird. Das Wachsystem funktioniert reibungslos. Andrés hält belegte Brote mit Wurst und Käse für uns bereit. Seine mit Senf veredelten Schnittchen finden reißenden Absatz.

Elegant zerteilt der Bug unseres Schiffs bei klarem Himmel das türkis schimmernde Wasser der Nordsee. Die nur vereinzelt auftauchende Berufsschiffahrt stört unseren Kurs kaum. Nur mit Großsegel und Genua IV haben wir heute 174 sm zurückgelegt.

### ***Sonntag, 21. Juni 2020***

Die Ausläufer der Doggerbank haben wir bereits passiert. Da uns das umfangreiche Hochdruckgebiet über Mitteleuropa noch ein wenig erhalten bleiben wird, können wir also für die nächsten Tage mit

moderaten Winden aus südlichen Richtungen rechnen. Das vor Irland liegende Tiefdruckgebiet bedeutet für uns keine Gefahr. Also weiter mit Rauschfahrt gen Schottland!

Inzwischen hat der Wind auf SSE gedreht und auf bis zu sechs Windstärken zugenommen. Wir haben die Genua 5 gesetzt und zwei Reffs in das Großsegel eingebunden. Am frühen Abend ändert sich die Windrichtung von SSE schlagartig auf SW und wird böig. Der Wind kommt direkt aus dem Firth of Forth. Wir segeln jetzt hoch am Wind bei unruhiger See und müssen einsehen, dass



wir es nicht schaffen werden, Bell Rock Lighthouse noch vor Einbruch der Dunkelheit zu erreichen. Es folgen diverse Kreuzschläge zu unserem angestrebten Ziel. Immerhin lassen Wind und Seegang nach, so dass wir mit vergrößerter Segelfläche kurz

nach Mitternacht in angemessenem Abstand den „Glockenfelsen“ (Bell Rock) umrunden können.

In der Ferne können wir die Lichterkette der schottischen Küstenorte ausmachen.

Der Name Bell Rock bezieht sich auf einen untermeerischen Felsen, an dem in alten Zeiten zahlreiche Schiffe auf dem Weg nach Dundee zerschellten. Mönche des nahegelegenen Klosters Arbroath installierten deshalb eine Glocke auf diesem tückischen Felsen, um die Schiffe zu warnen. Doch in der stürmischen Nordsee überdauerte dieser Prototyp einer Alarmanlage nur ein Jahr. Erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts entstand ein Leuchtturm, der bereits mit rotierenden Lichtsignalen ausgerüstet wurde.

Die Dunkelheit und der abwesende Mond machen es unseren Fotografen nicht leicht, das Ziel unserer Reise angemessen zu fotografieren. Deshalb empfehlen wir einen Blick auf unsere Titelseite: So sieht Bell Rock bei Tageslicht aus. Trotzdem machen wir uns zufrieden auf den Weg in Richtung Helgoland. Tagesetmal: 195 sm.

*Montag, 22. Juni 2020*

Ganz unbehelligt verlassen wir das Ziel unserer Reise aber nicht:

Um etwa 00:45:Uhr bemerkt die diensthabende Wache in der



Dunkelheit diverse Fischerbojen mit den dazugehörigen Markierungsflaggen, die unserem Kurs im Wege sind. Gekonnt umschiffen die Rudergänger Torsten die gesichteten Hindernisse. Ein Ausguck im Bugbereich weist den Weg. Trotzdem wird eine vor uns

liegende Boje nicht rechtzeitig erkannt und deshalb überfahren. Kurz darauf hören wir unter uns Schleifgeräusche. Demnach haben wir ein Verbindungsseil mit

einem daran befestigten Hummerkasten im Schlepp. Sofort wird das Vorsegel geborgen und die Fahrt aus dem Schiff genommen. Die Geräusche unter dem Rumpf sind inzwischen verstummt. Jetzt halten wir Ausschau nach den zwei Bojen und der Fahnen-

stange. Wenig später hören wir unter unserem Schiff ein scharrendes Geräusch: An Steuerbord erkennen wir auf der Wasseroberfläche die lästigen Gerätschaften, die in der Dunkelheit zurückbleiben. An unserer „Bank“ können wir keinen sicht-

baren Schaden feststellen und nehmen wieder Fahrt auf. Etwa eine Stunde später erinnert uns nur noch das ferne Blinksignal des Leuchtfeuers an unsere Umrundung des „Glockenfelsens“ und das eben geschilderte Intermezzo



Die Wettervorhersage meldet ein Sturmtief südlich von Island mit einem Ausläufer bei Irland. Es wird nach Osten schwenken und über die nördliche Nordsee weiter abschwächend in Richtung Deutsche Bucht ziehen. Wir können also von zunehmenden südlichen Winden um 5 Bft. ausgehen. Bei bedecktem Himmel und mäßigem Seegang bewegen wir uns mit gerefftem Großsegel und Genua IV in sehr hoher Geschwindigkeit durch die See.

Die Mannschaft hat sich inzwischen sehr gut an die Segeleigenschaften der „Bank“ gewöhnt. Das aufrechte Segeln erleichtert das Leben an Bord sehr. Wir lassen uns die gefriergetrockneten Mahlzeiten der Firma Simpert Reiter schmecken. Ein Tagesetmal von 198 sm hebt zusätzlich die Stimmung an Bord. Da wir uns südlich der großen Ölförderungsanlagen von Ekofisk und gut nördlich der vielen Schifffahrtswege und Windkraftanlagen bewegen, können wir weiterhin unbesorgt unseren Kurs nach Helgoland beibehalten.

#### ***Dienstag, 23. Juni 2020***

Das Barometer fängt kontinuierlich an zu steigen. Sonnenschutzmittel sind im Dauereinsatz, denn die Sonne lacht vom Himmel. Das Großsegel ist längst

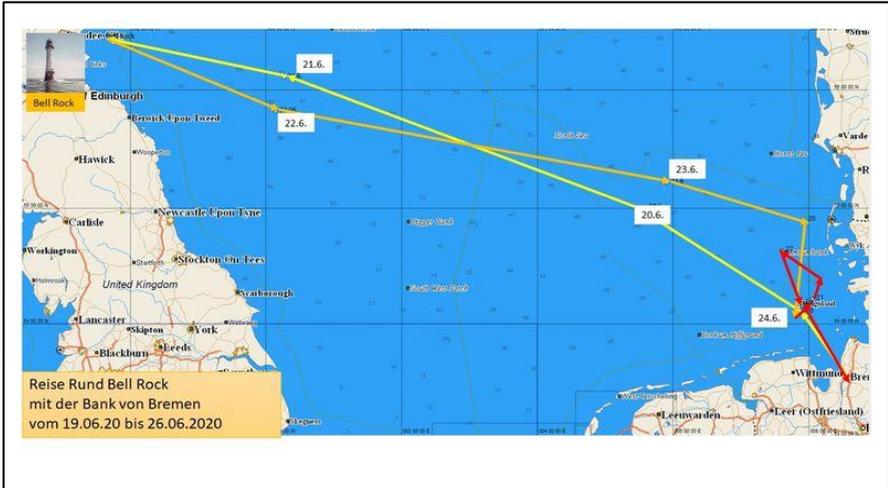
ausgerefft, die Genua IV als unser Standardvorsegel wird uns hoffentlich weiterhin gut voranbringen. Doch gegen Abend nimmt der Wind weiter ab. Kurz darauf, etwa auf der Höhe von Westerland/Sylt, drehen wir uns behäbig im Kreis. Immerhin beträgt unser Tagesetmal 150 sm. Insgesamt haben wir bisher in viereinhalb Tagen etwas mehr als 800 sm zurückgelegt. An der Marke von 1000 sm, die wir für unsere Reise geplant haben, fehlen uns also noch etwa 200 sm. Wir sind daher noch gut in der Zeit.

#### ***Mittwoch, 24. Juni 2020***

Heute soll der Wind auf Nordost drehen. Da das Hochdruckzentrum direkt über der Deutschen Bucht liegt, wird uns weiterhin Schwachwind begleiten. Im Laufe des Tages beginnen wir mit einer sehr weitläufigen Umrundung Helgolands und passieren drei große Fahrgastschiffe von TUI, die vor Anker liegend auf bessere Zeiten warten. In Höhe der Tonne Düne Süd beäugen uns einige Seehunde. Aufmerksam verfolgen sie unser Manöver „Mann über Bord“, das Christoph für den Erwerb seines

Wachführerpatents benötigt. Gleichzeitig nimmt Torsten die Gelegenheit wahr, Jan in der Navigation mit unseren elektroni-

Helgoland viele Schiffe in Fahrt und auch vor Anker liegend zu erkennen. Zudem verwandeln auch diverse Leucht- und Mess-



schen Instrumenten vertraut zu machen. Nachmittags legt der Wind endlich an Tempo zu. Egbert berechnet die von uns noch zurückzulegende Distanz, damit wir nach der Rückkehr in Bremerhaven auf 1000 sm kommen. Das Ergebnis seiner Überlegungen: Es geht wieder zurück, an den Windfeldern nördlich von Helgoland vorbei bis auf Höhe Amrum-Bank. Anschließend geht es wieder zurück in Richtung Helgoland. Unter zweifach gerefftem Großsegel und der Genua IV rauschen wir mit 9 kn Fahrt durch die See. Bei zunehmender Dunkelheit, aber sehr guter Sicht sind neben dem Leuchfeuer von

tonnen die Deutsche Bucht in ein Lichtermeer.

**Donnerstag, 25. Juni 2020**

Bei östlichen Winden beginnt gegen 02:00 Uhr unsere Ansteuerung von „Helgoland“. Wir lassen die Insel an Backbord und nähern uns in schneller Fahrt der Ansteuerungstonne von Helgoland. Noch ein Wendemanöver, dann können wir die Hafeneinfahrt der Insel problemlos ansteuern. Im Vorhafen bergen wir die Segel und bereiten das Anlegemanöver vor. Egbert übernimmt das Ruder und legt unsere „Bank“ kurz nach 03:00 Uhr routiniert an einem Päckchen von drei Schiffen an der Ostmole des

Südhafens fest. Zur Sicherheit werden noch Landleinen ausgebracht.

Seit dem Start in Bremerhaven haben wir 955 sm zurückgelegt: Grund genug, nach dem Aufklaren noch einen Drink zu nehmen. Es ist der Tanja-Cocktail, den wir im Gedenken an Magnus Müller, den Initiator des Bell Rock-Rennens, zu uns nehmen wollen. Diesen Cocktail lernte Magnus 1940 als Marinesoldat in der französischen Hafenstadt Calais beim Besuch der „Tanja-Bar“ kennen. Jan, unser Jüngster an Bord, übernimmt die Zubereitung und mixt die von „Maggi“ überlieferten Zutaten: 80 % Sekt, 10 % Whisky und 10 % „gutes“ Bier. (Damals gab es wohl auch noch schlechtes Bier.) Beim Zuprosten wird an die glorreichen Zeiten der Segelkameradschaft erinnert. Auch angesichts dieser extrem frühen Morgenstunde danken wir Egbert noch herzlich für unsere bisher glückhafte Reise und verziehen uns gegen 05:00 Uhr ziemlich müde in die Kojen.

Der Rest ist schnell erzählt: Nach dem Aufwachen Frühstück und Aufklaren des Schiffs. Danach Freizeit wie z. B. Besuch der Düne, Kaffee und Kuchen oder Bier in der „Bunten Kuh“ und Shopping. Da uns der Landgang

an der schottischen Küste wegen Covid-19 verboten war, genießen wir nun den Rundgang über das Oberland der Insel umso mehr. Das Freibad ist leider geschlossen.

Abends bereitet Egbert für uns ein leckeres Garnelengericht zu. Der intensive Geruch der Knoblauchsauce bleibt nicht lange an uns haften, denn er wird schnell vom Ostwind davongebblasen. Noch einmal gibt es einen Schluck vom restlichen Tanja-Cocktail. Sehr früh ruft uns die Koje. Freizeit macht auch müde.

### *Freitag, 26. Juni 2020*

Punkt 10 Uhr legen wir im Südhafen von Helgoland ab. Der Wind hat auf SE gedreht und weht mit etwa 5 Bft. – für uns kein Problem: Mit einem Reff im Groß und Genua IV segeln wir hoch am Wind in Richtung Wersermündung. Der Leuchtturm Roter Sand liegt Backbord vor uns. Von dort aus müssen wir den Weg nach Bremerhaven aufkreuzen. Bei abnehmendem Wind und längst ausgerefftem Großsegel kreuzen wir bei wunderbarem Wetter entspannt bis zum Container-Terminal. Dort werden die Segel geborgen und wir laufen mit Maschine in Richtung Schleuse „Neuer Hafen“.

Als sich langsam das Schleusentor öffnet, sehen wir zu unserer Freude, dass auch für unser Flaggschiff „Wappen von Bremen“ die Segelsaison 2020 begonnen hat. Ein Helgoland-Törn soll die Ouvertüre sein. Wir begrüßen die Crew mit einem fröhlichen Hallo und biegen in die Schleuse ein. An unserem Liegeplatz beginnen wir gleich mit dem Aufklaren. Unser „getreuer Ekkehard“ wird noch bis Montag an Bord bleiben. Er hat sich bereit erklärt, die „Bank“ gründlich zu reinigen, damit auch der allerletzte Krümel aus den Schapps verschwunden ist. Schließlich soll das Schiff ordentlich an die nachfolgende Crew übergeben werden.

Insgesamt haben wir in den sieben Tagen 1004 sm zurückgelegt, darunter 51 mit Maschine. Das Schiff hat auf unserer Reise keine Schäden erlitten und uns sicher durch die Nordsee geführt. Auch die Crew bewährte sich bestens. Christoph hat sich sein Wachführer-Patent redlich



*Supercargo Rainer und  
Schiffer Egbert*

verdient und Egbert meisterte die Herausforderungen seiner Schifferreise in allen Belangen besonnen und souverän. Last but not least: Für mich als Supercargo waren es wunderschöne und spannende Tage auf See. Auch im Namen der Crew möchte ich mich noch einmal ausdrücklich beim Vorstand sowie dem Schifferrat unserer Segelkameradschaft dafür bedanken, dass wir so viel Unterstützung und Rückenwind für unser Projekt „Segeln in Corona-Zeiten“ erhielten.

Bremen, im Juli 2020  
Rainer Persch

*Danken möchte ich besonders unserem Supercargo Rainer Persch, Schiffer Egbert Latza und Allen, die dazu beigetragen haben, dass ich diese außergewöhnliche Segelreise miterleben durfte.*

Ekkehard Papke

## Erfolgreiche Eigeninitiative

# Wenn aus Langeweile ein Floß entsteht

von Pekka Gienapp, Fotos: Pekka Gienapp, Jesko Oestergaard

Als Jan Oestergaard, Juha Gienapp, Finn Oestergaard und mir im Frühjahr zu Coronazeiten langsam langweilig wurde, beschlossen wir, ein Floß zu bauen: anfangs nur aus Holz und mit sofortiger Sinkgefahr, dann mit zwei großen Fendern als Auftriebskörper. Schließlich wurde es zu einem zwei mal zwei Meter großen Floß mit vier großen Tonnen und insgesamt 800 Litern Auftrieb ... und mit großen Transport-Schwierigkeiten.

Auf die großen Tonnen kamen wir durch Janni Mextorf, der uns den Tipp gab, einmal bei Thomas Beton nachzufragen, ob sie noch große 200 Liter Tonnen übrig haben, in denen sie ein Betonzusatzmittel lagern. Also sind wir zu Thomas Beton gefahren und haben drei Tonnen bekommen.

Daraus versuchten wir erstmal, das Beste zu machen und bauten ein Floß, dass zwei Tonnen im Heck und eine Tonne im Bug



*Die ersten drei Tonnen*

hatte. Wir fanden diese Art ein bisschen komisch, also warteten wir zwei Tage. Dann sind wir zum zweiten Mal zu Thomas Beton gefahren und haben eine weitere Tonne bekommen.

Damit konnte die Arbeit losgehen: altes Floß auseinander-schrauben, neues Gestell bauen, Tonnen mit Lochband darauf befestigen, das Ganze umdrehen, Stabilisierungen einziehen. Am nächsten Tag bauten wir mit Schalbrettern, die wir auf dem

Dachboden der Gienapps gefunden haben, das Deck. Wir ließen Platz für einen Motor und eine Rinne in der Mitte des Decks, die dafür sorgt, dass das Regen- und Badewasser ablaufen kann. Nächster Tag: Wir bauten die Ba-

Hand fiel uns auf, dass das Floß sehr schwer ist, wir schätzen das Gewicht auf 150-200 kg. Da kam mir die Idee, die Tonnen wieder abzuschrauben und die Tonnen und das Deck getrennt durch die Schneise zu transportieren. Wir

legten das Floß umgedreht auf meinen Gokart Anhänger und transportierten es so zum Segelverein. Am nächsten Wochenende fand die Jungfernfahrt statt. Wir nahmen Phillip Gienapps Elektro-Außenbordmotor und kamen



*Die Jungfernfahrt*

deleiter - die auch als Gangway und zum Festhalten benutzt werden kann - an. Dann bereiteten wir den Transport zum Verein am nächsten Tag vor. Dabei fiel uns auf, dass man den Bauplatz mit Bedacht wählen sollte. Am nächsten Tag überlegten wir, wie wir das Floß aus unserem Garten durch eine ein Meter breite und zwei Meter hohe Schneise auf die Straße bekommen sollten. Nach vielen fehlgeschlagenen Versuchen mit Brettern, Seilen, Gokart-Anhängern und auch mit der

damit so lala voran, also war Paddeln angesagt. Mit ein bisschen Taschengeld und einer Verstärkung der Crew durch Hannes Stender, ging es zum Eis essen in den Innenhafen..In den Sommerferien kam uns die Idee, dass das Floß eine Kiste und das Deck einen Anstrich bekommen könnte. Also bauten wir aus dem Verschnitt des Decks eine Kiste mit Deckel und das Deck bekam eine zweischichtige Holzschutzlasur verpasst.



*Das fertige Floß*

Da wir uns an den langsamen Vortrieb des Elektro-Außenborders erinnerten, hatten wir die Idee, meinen zwei PS Außenborder an das Floß zu hängen. Da dieser aber ein Kurzschaft ist, müssten wir aber noch eine Motorhalterung bauen. Da der Gas

die Motorhalterung zu bauen schafften wir nicht mehr. Als dann die Brücken raus kamen haben wir das Floß aus dem Wasser geholt und uns gewundert, dass wir, ohne Antifouling, kein Bewuchs an den Tonnen hatten.

Vielen Dank an die Firma Thomas Beton für die tollen Tonnen.

hebel in der Senkrechten verbaut ist, kam uns die Idee, einen Gashebel an die Kiste zu bauen und mit alten Fahrradbautenzügen den Gashebel zu bedienen zu können. Wir schafften es noch vor dem Ende der Sommerferien, die Kiste auf dem Floß zu befestigen und dem Floß noch einen Wasserliegeplatz zu verpassen. Aber

## Auf den Spuren Störtebekers

# Sommertour 2020 mit ‚Japsand‘

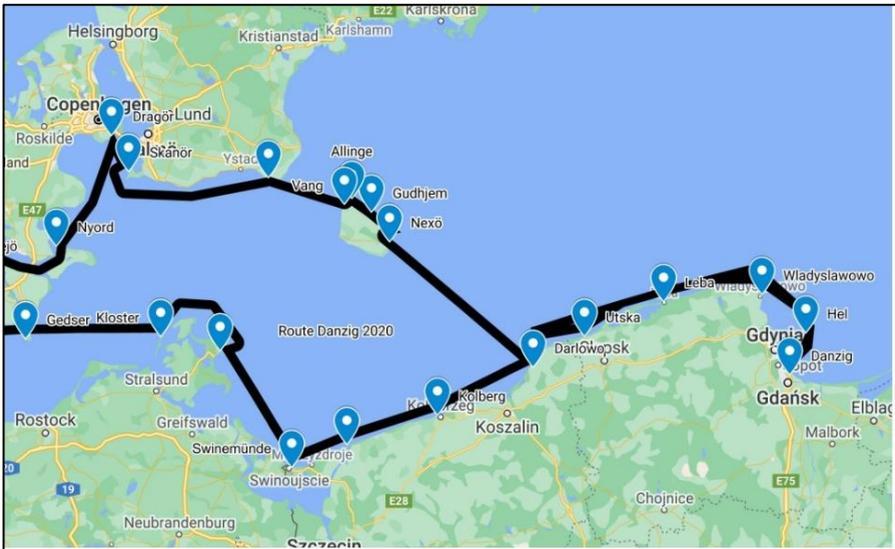
Text und Fotos von Brita Ketels-Paulsen



### Die komplette Tour

Wie häufig habe ich dieses Jahr gedacht, dass wir doch einer wunderbaren Passion folgen. Wir waren nicht sehr abhängig von Restriktionen, sondern konnten uns ab dem 4. Mai auf dem Wasser in Deutschland frei bewegen. Als dann der Sommer kam, haben wir wieder Glück gehabt, keine vollen Strände, die wir uns mit anderen sonnenhungrigen Urlaubern teilen mussten, wir konnten einfach aufs Boot und los ging es. *Die komplette Tour.* Die Tourenplanung war in diesem Jahr eher spontan. Da ein

stetiger Westwind blies, entschlossen wir uns, Richtung Polen zu segeln. Da meine Großmutter viel von den herrlichen Urlaube ihrer Kindheit auf der Kurischen Nehrung erzählt hat, war ich gespannt und neugierig. Allerdings hatte ich gedacht, na ja, wir haben St.-Peter vor der Tür, das ist wohl alles etwas übertrieben und verklärt; mit einer gewissen Arroganz meinte ich, solche weißen Strände natürlich schon gesehen zu haben, aber dazu später mehr.



### *Details der Reise*

Am 25.7.20 bringt Sven das Boot nach Strande, wo Nele, Luca und ich zusteigen. Am nächsten Tag starten wir morgens bei Regen. Später hört dieser auf und die Sonne blinzelt vorsichtig aus den Wolken heraus. Und das ist der Beginn einer wunderbar sonnigen vierwöchigen Sommertour, von der ich nun berichten werde. Unsere erste Reise geht über Gedser nach Kloster auf Hiddensee. Da die Sommerferien sich dem Ende neigen, sind die Häfen recht leer. Der Wetterbericht sagt für den nächsten Tag Starkwind voraus. So entscheiden wir uns für einen Hafentag in Sassnitz. Dort treffen wir die ‚Beluga‘, die mächtige Granitblöcke auf dem

Meeresgrund versenkt um gegen die Schleppnetzfischerei zu protestieren. Das Schiff wird von einem ordentlichen Polizeiaufgebot beobachtet. Bei einem Gang durch Altsassnitz sind wir zwiegespalten: Einerseits die schöne Bäderarchitektur, andererseits ist die Insel voller Menschen. Das ist wahrscheinlich dem Coronavirus geschuldet, da viele Leute im Land geblieben sind. Den nächsten Tag verbringen wir mit einer Radtour. Wir radeln an dem unendlich langen „Koloss von Prora“ entlang

Mit meinem gemieteten E-Bike bin ich flott und lege bei Bedarf auch mal den Turbo ein. Da

staunen meine Mitsegler auf unseren flinken Bordklapprädern. Leider gibt mein E-Bike auf dem Rückweg seinen Geist auf, so dass ich von dem netten Verleiher abgeben werden muss. Nichtsdestotrotz war es eine schöne Tour!

Am 30.7. fliegen wir bei westlichen Winden 5-6 nach Swinemünde. Der Himmel ist blau und

immer aus Spaß gesagt, dass ich einen Führer über guten Kuchen und Cafés an der Ostsee schreiben möchte. Eindeutig werden polnische Kuchen in meinem Buch positive Erwähnung finden. Sie sehen zwar fürchterlich süß aus, aber das sind sie gar nicht! Sehr sehr lecker, so futtern wir uns an der polnischen Küste vorbei und ziehen sicherlich eine



### *„Japsand“ in Swinemünde*

es wird immer wärmer. Swinemünde ist eine interessante Stadt. Unser erster Eindruck von Polen ist sehr gut und so soll es auch bleiben. Ich hatte schon

kleine Kekskrümelspur hinter uns her. Das unsere Töchter sich beide vegan ernähren, stellt hier gar kein Problem dar.

Die Auswahl an veganen und vegetarischen Lebensmitteln ist riesig.

Am nächsten Tag geht es bei NW 5 weiter nach Dzinów. Nach dem obligatorischen Cappuccino und der Doppelkopfrunde gehen wir an den endlosen weißen Sandstrand, der sich an der gesamten polnischen Küste entlangzieht. Lustigerweise benutzen die Strandbesucher nicht die bei uns doch recht üblichen Strandmuscheln, sondern den über alles geliebten und in unserer Kindheit doch allgegenwärtigen, treuen Strandbegleiter: den Windschutz, in den allerbuntesten Farben. Aus nostalgischen



*Der beliebte Windschutz*

Gründen (wieviel Male hat uns der Windschutz nach St.-Peter begleitet, mit dem dazugehörigen Gewicht zum einschlagen in den Boden, hartgekochten Eiern und gebratenem Kotelett - aber nun schweife ich ab... ) legen wir uns ebenfalls einen dieser bunten Stoffstreifen zu. Sie sind toll!

Das Wasser ist wunderbar, das Wetter auch, was wollen wir mehr! Auf dem Rückweg zum Boot kaufen wir uns frisch geräucherter Käse und Fisch. Auf das Thema Essen werde ich immer wieder zurückkommen. Polen ist für Fleisch- und Fischesser ein Paradies und einfach lecker, dazu noch sehr günstig!

Am nächsten Morgen verlassen wir nach dem obligatorischen Morgenbad gegen 11 Uhr bei N 2 Dzinów. Wir segeln mit Code Zero, bergen das Segel und kreuzen bei einer fürchterlichen Welle W 2 und stampfen uns immer wieder fest. Die Navigation an der Küste ist nicht sehr anspruchsvoll. Untiefen, außer direkt unter der Küste, gibt es nicht. Allerdings steht hier auch bei wenig Wind immer eine Welle. Mit Respekt sind die Hafeneinfahrten zu nehmen. Zwischen den Molenköpfen können ein starker Strom und unangenehme Grundseen stehen.

Das liegt an den Flüssen, die aus dem Hinterland in die Ostsee fließen.

Am Abend sind wir gegen 19 Uhr in Kolberg. Nele taucht die Stadt Playmocity, sieht auch ein bisschen so aus. Viele „Piraten-schiffe“ liegen im Hafen. Diese gibt es in jedem noch so kleinen



*Kuchenbüffet an Bord*

Ort. Touristen können die Freibeuter gegen ein Entgelt auf Kaperfahrt begleiten. Zu überhören sind diese nicht, da sie laut mit Musik und Animation beschallt werden. Der späte Spaziergang fällt etwas enttäuschend aus, Kolberg ist ein Badeort mit viel Trubel und Menschen. Natürlich gibt es auch in Kolberg, wie in allen anderen Städten, die wir besucht haben, einen Jahrmarkt und gigantische Hüpfburgen am Strand. Maskenpflicht gibt es in Polen zwar, jedoch wird diese sehr unterschiedlich gehandhabt.

Am nächsten Morgen bringen wir Nele und Luca zum Zug, die beiden reisen, wie geplant, nach Hause. Da ein Crewwechsel ansteht, ist heute Washtag. In jedem Hafen kann man wunderbar waschen. Uns fällt auf, dass es an den Brücken keine Wasser-schläuche zum Auffüllen der Wassertanks an Bord gibt. Viel später stellen wir fest, dass einige Segler Schläuche dabeihaben oder man sich diese manchmal auch vom Hafenmeister leihen kann. Gegen 12 Uhr starten wir aus Kolberg, die gesamte gewaschene Wäsche baumelt an Deck.

Etwas später kommt Wind auf. Bei NW 1-3 ziehen wir Codi (Code Zero) hoch. Gegen 18 Uhr laufen wir in Darlowo (Rügenwalde) ein und können gleich die Fußgängerbrücke, die den Fluss Wiprza quert, passieren. Der Hafen von Darlowo ist klein. Wir werden sehr nett empfangen und eingewiesen. Das Hafengeld ist wie immer gering. Ein polnischer Nachbarlieger, der viele Jahre in Deutschland gelebt hat, erklärt uns viel über das Land. Die sprachliche Verständigung ist sehr interessant. Außer in den großen Städten wird kaum englisch gesprochen, ab und zu ein wenig deutsch. Aber mit Händen

und Füßen klappt es beiderseitig und macht Spaß. Auch hier im Hafen fehlen natürlich nicht die Piratenschiffe und der Jahrmarkt. Am Abend gehen wir Essen, es gibt leckeren Fisch mit gestampften Kartoffeln und Schnitzel, dazu feines, gezapftes Bier und Livemusik.

der etwas im Landesinneren liegt. Die Stadt ist sehr schön und hat, außer der in Deutschland viel gepriesenen Teewurst, viel zu bieten. Wir genießen wieder leckeren Kuchen, sehr leckere Hartwürste und andere Wurstwaren. Außer einem Wochenmarkt und einem Supermarkt



### *Piratenschiffe*

Da eins unserer Fahrräder kaputt gegangen ist, leihen wir uns eins der dreirädrigen Lastenräder des Hafenmeisters. Dieses Gefährt ist wirklich spannend zu handhaben, aber so kommen wir auf jeden Fall in den Ort Darlowo,

gibt es viele kleine Läden mit frischem Obst und Gemüse, mit eingelegten Gurken und Sauerkraut in jeder Geschmacksrichtung. Man bekommt eigentlich alles, was das Herz begehrt. Zum ersten Mal werden wir hier mit der



### *Darlowo (Rügenwalde)*

deutschen Vergangenheit konfrontiert. Die Post, die Schule, der Bahnhof, die Bürgerhäuser rund um den Marktplatz, die Kirche, die ganze Architektur - es könnte ebenso eine deutsche Kleinstadt sein, alles sieht sehr vertraut aus. Um die Kirche herum sind Grabsteine und -kreuze unterschiedlicher Religionen der Nachbargemeinden aufgestellt. Die dort verzeichneten Namen sind deutsch und erzählen von der Geschichte des Landes. An der Kirche ist sinngemäß ein schöner Spruch vermerkt, dass die Geschlechter, die auf einem Land leben, sich ändern und vergehen,

das Land jedoch bleibt und unvergänglich ist.

In der Nacht wache ich vom Regen auf, der in meine Koje tropft. Diesmal ist es nicht das Luk über der Koje, welches leider nicht ganz dicht ist, sondern der Regen der durch das offene Fenster hereintröpfelt...

3. August 2020: Heute kommen wir erst mit der 14 Uhr - Brücke aus dem Hafen, da das vorgelegte Schießgebiet erst ab 14 Uhr wieder frei befahrbar ist. Bei W 3 segeln wir nach Utska (Stolpmünde). Hier wollen wir eigentlich unsere jüngste Tochter Tjarde abholen, nur fiel leider

heute Morgen der Zug wegen eines Unfalls aus. Da die Zuganbindungen hier eher mäßig sind, muss sie nun ein paar Häfen warten, bis wir sie einsammeln können. Das Liegen in Utska längsseits der Kaimauer im Fluss ist sehr unruhig, deshalb wollen wir

herum und sobald ich mit den Augen blinzele, springt Sven quietschvergnügt auf. Später einigen wir uns darauf, dass er einfach lossegelt, wenn er wach ist. So kann ich wenigstens ausschlafen. Der Nebeneffekt ist, dass wir früh in den Häfen sind



*Dünenlandschaft*

nicht bleiben. Utska ist ein größerer Badeort mit Piratenschiffen und einem wunderbaren Strand. Sven wacht wegen der Schaukelei noch früher auf als gewöhnlich. Zu Hause stehe ich immer weit vor ihm auf. Wenn wir auf dem Boot sind, dreht sich das

und noch viel am Tag unternehmen können.

4. August: Wir starten gegen 6.30 Uhr aus dem Hafen und passieren die Brücke. NW 4-5, es steht eine irre Welle und wir segeln unter Großsegel. Im Logbuch hatte ich am Vortag

eingetragen, dass Utska nicht zu empfehlen ist, aber es sollte anders kommen. Die Ruderanlage fällt aus, wir finden einen Scherbolzen in der Plicht. Glücklicherweise funktioniert die Selbststeuerung, so dass wir manöv-



*Piroggen*

rierfähig bleiben. Aber wohin jetzt? Es gibt nicht so viele Häfen an der Küste. So entscheiden wir uns, wieder zurück nach Utska zu gehen. Wir rufen das Hafencburo an und haben Glück, wir dürfen in einem kleinen Hafencbcken längsseits eines alten Kutters festmachen. Hier angekommen, werden wir schon von hilfsbereiten Menschen empfangen. Mit der Notpinne gelingt uns ein

unproblematisches Anlegemanöver. An diesem Ort ist es ruhig, so dass Sven in sengender Sonne die Ruderanlage auseinanderbaut, repariert und wieder zusammensetzt. In seinem Reparaturwahn wird auch gleich das kleine Bordfahrrad wieder fahrtüchtig gemacht. Den Rest des Tages verbringen wir dann mit Baden und einer Radtour, trinken ein Bier vor Bismarcks Sommerresidenz, grillen an Bord und genießen den Sonnenuntergang. Den Hafen von Utska haben wir nun doch noch von einer anderen Seite kennengelernt, er ist gar nicht schlecht. Allerdings ist das Liegen im Fluss dort fürchterlich, es ähnelt durchaus einer Achterbahnfahrt.

5. August: Start aus Utska 6.30 Uhr, das Groß wird im Hafen gesetzt, Codi davor. SSE 3, es ist schön auf dem Wasser zu sein bei dem herrlichen Wetter und der Sonne. Es steht immer noch eine ordentliche Dünung. Der ewig weiße Sandstrand verändert sich, es kommen hohe weiße Dünen dazu. 12 Uhr: Einlaufen in Begleitung von Piratenschiffen in Leba. Es gibt in der Umgebung von Leba ein riesiges Naturschutzgebiet mit hohen Wanderdünen.



*Sonnenuntergang*

Wir machen uns mit dem Rad auf dorthin. Der Weg ist recht weit, viele Menschen gehen diesen auch zu Fuß mit Kleinkindern auf den Schultern oder der Oma an der Hand. Es ist unglaublich warm. Oben auf den Dünen ist es herrlich, der wunderbare Blick auf die Ostsee und diese schöne Natur. Die polnische Ostseeküste ist nicht sehr stark bebaut, kein Vergleich zu den Seebädern auf der deutschen Seite. So ist es möglich, die Natur hier anzusehen und in vollen Zügen zu genießen. Diese Küste ist durchaus faszinierend und empfehlenswert. Von den Dünen aus gelangen wir an den Strand, gehen dort baden und halten ein Mittagsschläfchen. Am Abend sehen

wir uns noch das Städtchen an, kehren aber bald wieder um, da es uns zu voll und eng im Menschengewühl ist.

6. August: Leba - Wladyslawowo  
Sven startet um 6 Uhr bei S 2, Segel hoch. Gegen 11 Uhr Motor an, der Wind ist weg. Später dann NE 2, wir segeln wieder mit Codi, wie-

der später E 3. Codi wird verstaubt, die Fock muss arbeiten.

14.15 Uhr Leinen fest Wladyslawowo. Im Fischereihafen gibt es eine kleine Brücke für Gastlieger mit Strom und Wasser, sonst nichts. Statt Piraten fahren hier Ribboats. Wir erkunden mit dem Rad die doch etwas größere Stadt, gehen mit unserem neuen Windschutz an den Strand. Nach dem Baden wollen wir einkaufen und gehen in einen Supermarkt. Das ist ein echtes Erlebnis mit viel Menschengedrängel und Geschubse, leerem Verpackungsmüll auf dem Boden und meterlangen Regalen mit Wodkaflaschen gefüllt. Am



*Der Delfin ist an Bord*

Abend holen wir Tjarde vom Zug ab, die nach der über 12 stündigen Anreise hungrig und kaputt ist. Wir grillen an Bord mit dem wunderbaren Lotus Grill, spielen Skat und gehen in die Koje. Am nächsten Tag startet unser Skipper um 6 Uhr, wir wollen nach Danzig. Eigentlich war es nicht geplant und wir hätten auch nicht gedacht, dass wir so weit kommen, aber wie schön, dass es sich nun doch so ergeben hat und wir nach Danzig segeln.

Wind E 2, setzen Segel, nehmen sie aber bald wieder herunter, da kein Wind weht. Um 10 Uhr passieren wir den östlichsten Punkt unserer Reise, 18° 50,5' E, die Halbinsel Hel. Hel ist geschichtlich durchaus interessant, ihre Küste mit dem langen Strand

sieht sehr schön aus. Später brist es etwas auf. ESE 2, wir segeln unter Codi und Groß. In der Ferne können wir Russland sehen und dann schwimmt da noch etwas Blaues auf dem Wasser: Es ist ein Badetier, ein Delfin! Diesen bergen wir und binden ihn an Deck fest. Er

wird uns nun auf der Reise begleiten und später dem kleinen Rasmus geschenkt, der gerade schwimmen lernt. Die Einfahrt nach Danzig ist sehr spannend. Vorbei an riesigen Schiffen jeder Art, an Werft- und Hafenanlagen. Ebenso führt sie an historischen Kriegsschauplätzen vorbei. Die Reise in die Stadt durch den Hafen dauert unter Motor eine knappe Stunde. Glücklicherweise ist in dem Hafen im Stadtzentrum noch ein Plätzchen mit Blick auf das Krantor für uns frei. Der Hafenmeister weist uns darauf hin, dass er es gerne hätte, wenn die Bootslieger reservieren würden. 14.15 Uhr: Leinen fest Danzig, anschließend Gang durch die Stadt.



*Das Krantor*

8. August 2020: Danzig - Hel. Mit Tjarde haben wir nun jemanden an Bord, die sich vorbereitet und die ein Programm für uns erstellt, so dass wir nicht immer so

ist liebevoll und mit Bedacht restauriert worden und wird es teilweise heute noch. Ursprüngliche Fassadenelemente wurden rekonstruiert. Viel Mobiliar, Brunnen,



*Japsand in Danzig.*

planlos sind. Wir gehen unter anderem auf die Marienkirche und genießen von dort aus die wunderschöne Stadt. Die Vorstellung, dass Danzig komplett zerstört gewesen ist, ist äußerst irritierend, wenn wir die Stadt heute betrachten. Sie

Gestaltungselemente und Ähnliches wurde ausgelagert und später wieder an seinen Platz gebracht.

Ursprünglich reich geschmückte Fassaden wurden wiederhergestellt oder die



*Blick von der Marienkirche*



*Spaziergang durch Danzig*

Verzierungen durch Malereien ersetzt. Über Danzig könnte ich seitenweise schreiben, aber dies soll sich jeder selber ansehen. Wir haben festgestellt, dass es eine der schönsten Städte ist, die wir je gesehen haben und ein Besuch sich sehr lohnt. Zudem ist die Innenstadt recht überschaubar und zu Fuß sehr gut zu erkunden.

Gegen 13 Uhr laufen wir wieder aus. Bei NE 2-3 setzen wir Segel und machen uns auf die Rückreise. 17.15 Uhr: Leinen fest Hel. Das Baden in der Ostsee tut gut, es ist aber auch einfach warm - es ist Sommer!

9. August: Hela - Leba. Da wir Tjarde so viele Bilder geschickt und geschwärmt haben, entschließen wir uns, mit ihr nach Leba zu gehen. 6 Uhr: Leinen los, NE 3-4, setzen Code Zero, später Motor an. 14.15 Uhr Leinen fest Leba. Wir radeln wieder zu den Dünen, gehen baden und genießen abends ein frisches Bier am Hafen, ich trinke sonst nie Bier. 10. August: Leba - Darlowo. Da wir wieder auf das Schiessgebiet Rücksicht nehmen müssen, können wir ausschlafen, baden gehen, laufen und das Boot klarieren. 10 Uhr: Leinen los. NE 2 zunehmend, unter Gennaker rasen wir mit 10-11 kn, später nehmen wir diesen bei NE 4-5 herunter.

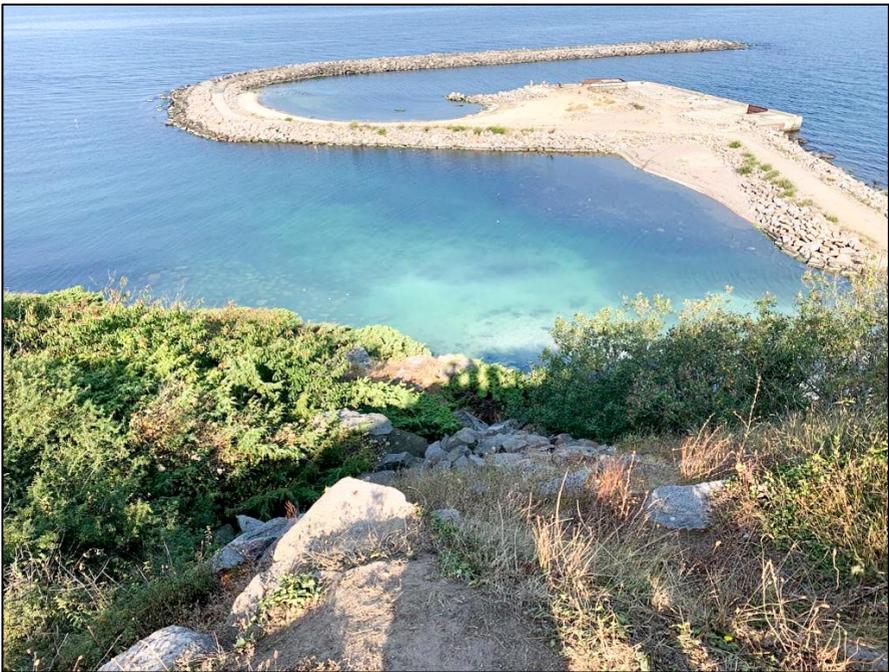
Der Wind ist dabei nicht das Problem, aber mal wieder die ewige Welle. Im Hafenbecken vor der Brücke von Darlowo setzt ein gewaltiger Strom. Wir warten mit den Piratenschiffen auf die Durchfahrt der Brücke. Um 18 Uhr passieren wir diese, die 53 sm haben wir flott geschafft. Am Abend stürzen wir uns ins Getümmel, Corona ..?

11. August: Hafentag, wir verbringen diesen mit Wäsche waschen und gehen noch einmal ordentlich einkaufen, da nun der Abschied von Polen ansteht.

Tjarde kocht am Abend ein leckeres Curry für uns.

12. August: Darlowo - Nexø, Bornholm. Wir hatten überlegt, am Abend zu starten, damit wir den Sternenhimmel und die angekündigten Kometen beobachten können.

Da tags zuvor jedoch viel Wind blies, steht nun wieder eine ordentliche Welle. So fällt die Entscheidung, früh am Morgen zu starten. Um 6 Uhr motoren wir aus dem Hafen bei E2-3, setzen Codi und Groß. Der Wind



*Bornholm*



*Rundkirche von Østerlars*

meint es gut mit uns, da er immer in die für uns richtige Richtung bläst. Blauer Himmel, es ist warm. Gegen 11 Uhr setzen wir den Gennaker und flitzen los. 15 Uhr: Leinen fest Nexøe, 58 sm im Sauseschritt. Auf Bornholm ist nichts mehr los, die Saison ist vorbei und wir können die Insel in Ruhe genießen. In einem Loppemarked am Hafen erwerben wir allerlei Kleinigkeiten und gehen nach dem Essen und Skat spielen müde in die Koje.

13. August: Neksøe - Gudhjem

Um 7 Uhr starten Sven und Tjarde bei NE 2-3. Es herrscht blauer Himmel und die Sonne scheint. 9.15 Uhr Leinen fest Gudhjem. Wir frühstücken im Cockpit mit musikalischer

Untermalung eines Chores, der die Abfahrt der Fähre nach Christiansø begleitet. Unsere Programmleiterin hat heute die Rundkirche in Østerlars ausgewählt. Dazu mieten wir ein Fahrrad für sie und

starten bei sehr sommerlichen Temperaturen die sehr hügelige Radtour. Mir war gar nicht bewusst, wie bergig Bornholm ist, ich bin total erschöpft. Glücklicherweise gibt es ein nettes Café in einem alten Bauernhof neben der Kirche. Der Rückweg führt an einem Wasserfall, dessen Flussbett wegen der Trockenheit leider ausgetrocknet ist, vorbei. Der Weg ist dennoch sehr hübsch und vor allem spendet er Schatten zwischen den Bäumen.

14. August: Gudhjem – Allinge.

Heute schlafen wir aus und gehen anschließend in die Glasbläserei. Am Hafen hat eine



### *Sven auf Hammerhuset*

junge Töpferin sehr schöne Schalen und Becher zum Verkauf aufgestellt, auch hier wandern ein paar Dinge in unsere Taschen. Es gibt in Gudjhem eine kleine Bäckerei, die Vollwertbrote und Kuchen herstellt, hier decken wir uns ein für die Reise. Um 11.30 Uhr starten wir mit NE 3. Bei Sonne und blauem Himmel segeln wir kuchenessenderweise nach Allinge. 13.15 Uhr: Leinen

fest. Von hier aus wollen wir mit dem Bus nach Hammerhuset fahren. Da Nebensaison ist, fahren die Busse leider nicht mehr so häufig. Stattdessen wandern wir zu den Spots, die Tjarde ausgewählt hat. Wir laufen zum Opalsee, einem alten Steinbruch, der heute mit Wasser gefüllt ist und in dem ordentlich gebadet und von den hohen Klippen in die Tiefe gesprungen wird. Eine Riesen - Gaudi mitten im Wald in der Natur. Anschließend wandern wir nach Hammerhuset, der für Bornholm bekannten Burgruine. Sven und Tjarde gehen hinauf, ich bleibe am Fuße der Burg im Gras liegen und halte „Mittagsstunde“. Zwischendurch wehen immer wieder Musikketzen zu uns herüber. Nachdem wir uns auf den Rückweg gemacht



### *Der Opalsee*



*Auf dem Weg zu Johns Kapell*

haben, hören wir nach einiger Zeit, dass wir der Musik immer näherkommen und schließlich



*Vang*

stehen wir vor einem kleinen Festivalgelände: Das „Wonderfestival“, welches in diesem Jahr wegen Corona stark verringert worden ist. Ein paar Mädels geben uns ihre Eintrittsarmbändchen und so können wir auf das Gelände. Es ist sehr schön, wir können Musik hören und uns stärken. An Bord angekommen gibt es nur noch Nudeln mit Tomatensauce. Nach dem 15-km Marsch in gleißender Sonne bin ich platt.

15. August: Allinge - Vang - Kåseberga, Schweden.

Da die Busse nicht fahren, konnten wir das am Vortag geplante Programm nicht komplett absolvieren. Also werden wir nun einen Teil der Strecke mit dem Boot zurücklegen. Sven startet um 6 Uhr. Thermik von Land, die erste Stunde segelt er, anschließend wird motort, es ist etwas diesig. Gegen 8 Uhr: Leinen fest Vang. Vang ist ein sehr kleiner, niedlicher Hafen. Hier treffen sich die Menschen morgens zum Frühbaden im Hafenvorbecken. Nach dem

Frühstück wandern wir zu einem alten Steinbruch und gehen oberhalb der Steilküste zu Johns Kappell. Nach der 8 km langen Wanderung gehen wir Baden und machen Yoga auf dem „Sup“, es ist urkomisch und macht Spaß! Bei blauem Himmel und Hitze Leinen los 14 Uhr; wir motoren bei 0 Wind nach Schweden. 17.30 Uhr: Leinen fest Kåseberga. Kleiner Fischerhafen mit einer Schiffslegung, die schön oberhalb der Steilküste gelegen ist. Viele Menschen kommen abends zum

Sonnenuntergang hierher. Da Schwell in den Hafen steht, verholen wir noch einmal.

16. August: Kåseberga - Skanør - Dragør, Dänemark

4.30 Uhr Leinen los, Tjardi und Sven segeln bei ENE 1-2 unter Code Zero und Groß. Ein herrlicher Sonnenaufgang begrüßt diesen Tag. Die beiden wechseln auf Gennaker und starten schließlich den Motor, da der Wind ausbleibt. Ab 9 Uhr wird dann doch wieder Gennaker gesegelt.



*Fischer in der Abendsonne*



### *Hafen von Nyord*

15.45 Uhr: Ankunft Skanør. Dieser südliche Zipfel Schwedens ist ganz interessant, da er einen für die schwedische Küste untypischen großen weißen Sandstrand hat. Er kam mir immer unglaublich groß vor, nachdem wir nun die polnischen Strände gesehen haben, relativiert sich alles ein wenig. Tjarde möchte von hieraus über Malmö nach Hause fahren. Da der Abend so schön ist, beschließen wir, nach dem gegrillten Fisch nach Dragør zu segeln. Von hier aus gibt es eine gute Busverbindung nach

Kopenhagen zum Zug. Die Heimreise von hieraus ist für Tjarde viel unkomplizierter und schneller als über Malmö. Es geht kein Wind, also motoren wir auf die andere Seite des Sunds nach Dänemark. 22 Uhr: Leinen fest Dragør.

17. August: Dragør - Nyord  
Wir werden von einem Riesenspektakel geweckt. Eine mächtige Anzahl von Schwalben hat die Boote gekapert. Wären diese Vögel nicht so niedlich, könnte man glatt Angst bekommen und an das Szenario im Hitchcock -

Film denken. Tjardes Bus fährt um 10 Uhr. Da sie keine Fahrkarte hat und die Busfahrerin wegen Corona nicht kassieren darf, erlaubt sie Tjarde freundlich ohne Fahrschein einzusteigen. Nach dem Einkauf und dem Aufräumen starten Sven und ich um 11.25 Uhr, wir segeln bis zum Smålandsfahrwasser. Da es aufbrist, rollen wir die Fock ein. Mit unseren 2 Metern Tiefgang ist es ohnehin aufregend genug, durch das flache Fahrwasser zu gehen. Aber ich bin gerne in Nyord, und es führt nun mal kein anderer Weg dorthin. 18.30 Uhr: Leinen fest Nyord. Nach dem Essen gehen wir spazieren. Tjarde fehlt uns. Kaum hat sie das Anti-Brumm mitgenommen, werden wir wieder von Mücken zerfressen.

18. August: Nyord – Fejø. 10 Uhr: Wir motoren durch den Bøgestrom, warm, blauer Himmel, setzen später Segel und kreuzen. 17 Uhr: Leinen fest Fejø. Wir fahren Rad und kaufen an den Straßenständen Obst und Gemüse ein. Es gibt eine neue, sehr nette Hafenmeisterin. Sie erzählt uns, dass es nun wieder viele Kinder auf der Insel gibt, sogar einen kleinen Kindergarten und ein Krankenhaus. Am Abend essen wir sehr gute Pizza am

Hafenkiosk. Wir freuen uns sehr darüber, da wir beim letzten Besuch den Eindruck hatten, dass die Einwohnerzahl auf der Insel sich immer weiter dezimiert und immer mehr Gebäude verlassen dastehen. Es ist wohl ein generelles Problem in diesem Teil Dänemarks, auch Städte wie Stubbekøbing sind immer mehr von der Landflucht betroffen. Umso erfreulicher ist es, wenn engagierte Menschen ihren Inseln wieder zum Leben verhelfen!

19. August: Fejø – Langø.

Wie in Dragør gibt es auch hier viele Schwalben, also auch wieder einiges zu putzen. Um 9 Uhr starten wir unter Motor. 13.30 Uhr: Ankunft Langø. Wir haben einen herrlichen Liegeplatz längsseits der Brücke mit freier Aussicht auf die Ostsee. Nach der Brotzeit radeln wir nach Albuen, die Landzunge ist ein Naturschutzgebiet. An der Spitze liegt eine Ankerbucht. Den Fußweg von 4,7 km auf der Landzunge unterbrechen wir immer wieder mit einem Bad in der Ostsee, da es sehr warm ist. Der Weg führt entweder am Strand entlang oder in einer Fahrspur durch eine Kuhherde hindurch. Es ist wunderschön hier, auch gefällt uns der Hafen Langø sehr gut.



*Ganz frisch: Räucherei am Hafen*

20. August: Langø – Svendborg.

Nach dem Baden starten wir bei SE 4, setzen Gennaker. Gegen 13 Uhr wieder Ausfall des Ruders. Unter Selbststeuerung geht es weiter. Sven möchte nach Lohals, um das Ruder zu reparieren. Wir entscheiden uns dann aber doch für Svendborg. Falls wir spezielles Werkzeug oder Hilfe benötigen, sind wir in Svendborg besser aufgehoben. Ca 16.45 Uhr Svendborg, der Hafen ist voll, wir

finden aber noch eine Ecke in die wir uns mit der Notpinne hineinmanövrieren können. Sven beginnt sofort mit der Reparatur, leider hat es angefangen zu regnen. Nun schon ganz Profi in derlei Reparaturen geht es recht flott, so dass wir abends noch ein Bier auf der alten Werft trinken können. Das Wetter soll sich nun ändern, Gewitter, Wind und Regen werden vorhergesagt. Warten wir es mal ab, die Wetter-

vorhersagen waren nicht so zuverlässig in der letzten Zeit.

21. August: Svendborg – Dyvig.

Wir werden vom Regen geweckt, starten um 10 Uhr nach dem Frühstück mit leckeren Brötchen vom französischen Bäcker. Setzen Groß und Fock bei S 5, es brist auf 7-8 auf. Legen vor Faaborg zwei Reffs ein und nehmen die Fock weg. Bei diesem Manöver bricht der Block des Lazyjacks. Ab und zu blinzelt die

Sonne durch. Um 16.15 Uhr sind wir in der Dyvig, die Sonne lacht und wir können auf der Badeinsel rutschen gehen. Tatsächlich ändert sich das Wetter, was haben wir für ein Glück gehabt!

22. August: Hafentag Dyvig.

Am Morgen fahren wir mit dem Rad nach Nordborg. Kurioserweise unterhalten wir uns mit jemandem vor dem „Brugsen“ auf Englisch, um dann später festzustellen, dass er aus Flensburg kommt. Am Nachmittag kommen unsere Freunde, die wir alle lange nicht gesehen haben. Traditionellerweise treffen wir uns immer spätestens, wenn jemand in Urlaub geht oder aus dem Urlaub kommt. In diesem Jahr ist aber irgendwie alles anders, da einige nicht zu ihren Booten

konnten, weil diese im Winterlager in Dänemark liegen. Wir hatten das Glück, im Winterlager bei Steckmest an der Schlei zu liegen und sofort im Mai aufs Wasser zu dürfen. In der Dyvig wird nun gemeinsam die Ruderanlage mit mitgebrachtem Spezialwerkzeug auseinandergelassen, fest verschraubt und fixiert; das soll nun halten! Anschließend wird ordentlich auf den „Sups“ gepaddelt und Wettrennen gefahren.

23. August: Dyvig -Høruphav. Nach dem gemeinsamen Bad und Frühstück starten wir um 11.30 Uhr. SW 5-6, Schauerböen, laufen unter Fock und zwei Reffs den Alsensund ab. Nach knapp 1000 gesegelten Seemeilen machen wir am Nachmittag in Høruphav fest.

ANHÄNGER - VERKAUF - VERMIETUNG - WERKSTATT



AMW Heinrich Otto GmbH  
Osterende 108  
25813 Husum  
Ruf: 04841/1818

## Überführung der „Tiira“

# Ein neues Boot kommt nach Husum

*Von Phillip Gienapp.*

Endlich, das Schleusentor öffnete sich und es ging los! Nach einer kurzen Nacht und einem et-

einen in Wilhelmshaven gefunden und gekauft und nun musste er nach Husum. Nachdem die



*Jade-Weser Port (Foto: P.Gienapp)*

was überstürztem Aufbruch waren wir gerade noch durch die Schleuse Madesiel gekommen und jetzt glücklich bei ablaufend Wasser auf der Jade unterwegs Richtung Husum.

Da ein Zugvogel für „längere“ Touren mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern nicht wirklich groß genug ist, hatten wir (bzw. ich, denn ich habe entschieden, was es werden soll) uns dieses Frühjahr einen 30er Jollenkreuzer gekauft. Nach gar nicht so langer Suche hatte ich dann

Corona-Beschränkungen nach und nach aufgehoben wurden und über Pfingsten auch passables Wetter angesagt war, hatte ich mich am Freitag auf den Weg nach Schlicktown gemacht.

Da die Corona-Beschränkungen in Niedersachsen strikter waren als hier, konnte der Jollenkreuzer erst direkt am Freitag zu Bach und ich konnte / durfte / musste noch zusammen mit dem

Vorbesitzer und dessen Vater den Mast stellen, Segel anschlagen usw. Zwischendurch holte ich



*Abendstimmung vor Neuwerk (Foto: P.Gienapp)*

dann noch meinen Schwager Volker, Katjas Bruder, vom Bahnhof ab, der die Überführungstour mitsegeln wollte.

Nachdem Tank und Reservekanister aufgetankt waren und wir uns an der Tankstelle noch ein frugales Abendbrot besorgt hatten, ging es dann ziemlich spät in die Koje. Da wir mit ablaufend Wasser loswollten und daher die frühe Schleusenzeit bekommen mussten, ging es dann morgens schon früh los.

Leider ließ der Vorbesitzer, mit dem noch ein paar Details (wie die Bezahlung) zu klären waren, etwas auf sich warten, so dass die endgültige Bootsübergabe ziemlich hektisch verlief.

Nun segelten wir also bei blauem Himmel und schönem Wind -leider aus Ost- unter Voll-

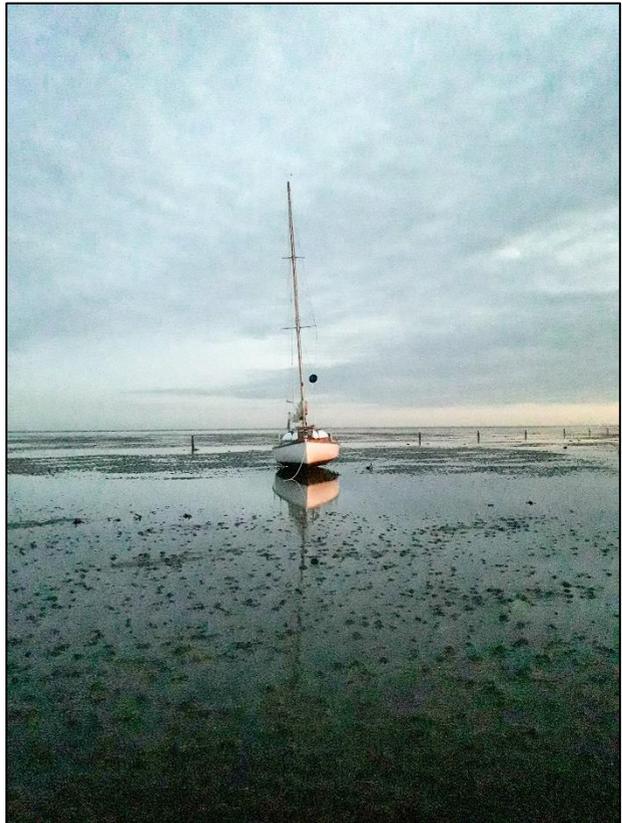
zeug die Jade runter. Nach dem hektischen Loskommen und durch die Beschäftigung mit lauter kleinen Details wie Navigation oder dem Einstellen des richtigen Genuaschot-Holepunkts blieb für mich gar keine Zeit, mir richtig

darüber klar zu werden, dass dies nun der erste Törn mit einem eigenen „richtigen“ (obwohl dies später von Juha und Pekka wegen fehlender Stehhöhe und Kiel bestritten werden sollte) Boot war. Vorbei geht es am Jade-Weser-Port und Mellum bis wir querab Minsener Oog das Hauptfahrwasser verlassen, dem wir bis jetzt einfachheitshalber gefolgt waren, und ins Nebenfahrwasser abbogen. Zwischen einem Windpark und dem Leuchtturm Alte Weser geht es dann Pi-mal-Daumen bzw. nach dem Plotter schön außen an den Hohenhörn-Sänden vorbei, um uns das Schicksal von Davies' Dulcibella

zu ersparen. Mit der Tide und halben Wind ging es dann (sehr) schnell den Nordertill rauf Richtung Neuwerk, unserem Ziel für heute. Da am Westanleger schon viele Boote im Päckchen lagen, der Bauernhafen an der Südseite sehr hoch liegt und das Wetter ruhig bleiben sollte, entschlossen wir uns, an der SW-Ecke zu Anker bzw. uns trockenfallen zu lassen. Ein kleiner Jollenkreuzer ankerte dort schon, so dass die Einsamkeits-Romantik trotz gut 100 m Abstand schon etwas eingeschränkt war. Für ihn und für uns. Dass später noch ein Jollenkreuzer dazu kam, war dann schon egal. Volker haderte etwas damit, dass das Anker ihn um seinen ersten Landgang auf Neuwerk brachte und machte dann noch einen „Landgang“ auf dem Neuwerker Watt, bevor wir nach einem vollen Tag und

zwei Gläsern Rotwein in die Kojen fielen.

Mit einem fast unmerklichen Ruck schwammen wir dann am nächsten Morgen wieder auf, aber bevor genug Wasser da war, um Anker auf zu gehen, war noch genug Zeit für ein ordentliches



*Vor Neuwerk (Foto: V.Heubel)*



*Vor Neuwerk (Foto: V.Heubel)*

Frühstück. Unter Motor ging es dann am Westanleger vorbei durch den sehr ordentlich markierten (im Gegensatz zur Einfahrt von SW, die wir gestern genommen hatten) Prickenweg zur Elbe. Nachdem Volker den Revierfunk abgehört hatte und wir einen Frachter voller Rotorflügel (aus China(?) statt wie früher Husum...) vorbeigelassen hatten, ging es dann unter Motor quer durch's Fahrwasser über den Luechtergrund und dann unter Segeln durch das Luechterfahrwasser in die Süderpiep. Inzwischen hatte der Wind so aufgefrischt, dass wir die große Genua gegen

eine kleinere Genua (es gehörten vier Genuas, zwei Focks und eine Sturmfock zum Boot) austauschen wollten. Leider sprang dabei das Fall aus der Scheibe im Topp und klemmte so, dass es weder vor noch zurück ging. Also rollten wir die halb-runtergeholte Genua so gut es ging auf und versuchten, nur unter Groß nach Büsum zu gelangen. Das war allerdings hoffnungslos. Also Motor an und nach einiger Zeit konnten wir dann im Büsumer Yachthafen festmachen. Wir hatten allerdings immer noch die Genua halb eingerollt auf Halbmast und das Fall klemmte immer

noch. Inzwischen war Katja angekommen, um uns abzuholen, da für den nächsten Tag mehr Wind angesagt war und Volker eigentlich auch schon vormittags aufbrechen musste, um rechtzeitig zuhause anzukommen. Nach einigem Hin-und-Her ob wir den Mast legen, um das Fall zu kla-

Etappe der Überführung war geschafft.

Am Mittwoch darauf wollten Christian Stender und ich dann die letzte Etappe in Angriff nehmen, mussten aber erst noch das Fockfall klarieren. Das Segel hatten wir ja herunterbekommen, aber das Fall steckte noch auf



*Auf der Elbe (Foto: P.Gienapp)*

rieren oder jemanden in Mast heißen, um den Kopf der Genua vom Fall zu lösen, wurde Volker vorgeheißt und konnte das Fall lösen. Dann verstaute wir alle Vorsegel (Volker hat Segelmacher gelernt und wollte sie bei uns zuhause in Ruhe begutachten) und uns in unser Auto und die erste

halber Höhe fest... Die einzig sinnvolle Lösung war, den Mast zu legen, denn jemanden ganz in den Masttopp zu heißen hielt keiner für eine gute Idee. Zum Glück gibt es einen Jüttbaum zum Boot und so war Mast legen, Fall klarieren und Mast stellen relativ zügig erledigt. Da wir rückwärts

in der Box lagen, kam man ganz bequem vom Steg aus an den Masttopp ran. Also Segel an-

hätten unternehmen können. Inzwischen traute ich den Scheiben aber gar nicht mehr und so haben



*Fast Flaute in der Norderpiep (Foto: P.Gienapp)*

schlagen, Motor an und los.

Bei wenig Wind ging es gemütlich bis zum Ausgang der Norderpiep, wo wir dann bei langsam zunehmendem Wind das Vorsegel wechseln wollten. Die Genua bekamen wir problemlos herunter, aber beim Setzen der Fock sprang das Fall wieder im Topp aus der Scheibe! Zum Glück bekamen wir die Fock wieder ganz herunter, so dass wir einen neuen Versuch mit dem zweiten Fockfall

wir dann ersatzweise das Spi-Fall genommen. Schön ist das nicht, aber es funktionierte ganz gut. Vor allem, da ich beim Mastsetzen in Wilhelmshaven das Spi-Fall falsch durch einen Bügel im Topp geschoren hatte und es so erst recht gut als Ersatz-Fockfall funktionierte.

Inzwischen hatte der Wind immer mehr zugenommen und die dunklen Wolken, die wir schon vor längerer Zeit ganz im Süden

am Horizont gesehen hatten, entpuppten sich als Gewitter. Das Zentrum zog zum Glück über Land nach Norden, so dass wir, nun ohne Fock mit gerefftem Groß und unter Motor, immer vor der Front des Gewitterausläufers her an S.P.O. und Westerhever entlanglaufen konnten, ohne richtige Probleme zu bekommen.

Als wir bei Westerhever „um die Ecke“ waren und in Meyers Loch einliefen, hatte uns die Front dann überholt, das Gewitter und der Wind waren vorbei, aber es fing richtig an zu schütten. Als wir dann noch kurz aufgelaufen waren, hatten wir erst einmal keine Lust mehr. Also Anker raus und gemütlich Kaffee und „Kuchen“ unter Deck, während der Regen aufs Kajütdach trommelte. Als der Regen langsam

anfang nachzulassen, gingen wir Anker auf und konnten bei noch mehr abgelaufenen Wasser erkennen, warum wir aufgelaufen waren: Die Pricken standen z.T. hoch und trocken auf dem Sand, während der Priel einige Meter weiter längs war.

Nach Gefühl (und Echolot) motorten wir dann den Rest durch Meyers Loch und wegen fehlendem Wind auch den ganzen Weg nach Husum. Inzwischen hatte das Wetter aufgeklart, so dass wir bei schöner Abendstimmung in Husum ankamen. Da sich Tanja netterweise um Sekt gekümmert hatte, konnten wir auch noch auf das neue Boot anstoßen.

Die richtige Taufe mussten wir wegen Corona leider in ganz kleiner Runde begehen.



## DER SKIPPER MARKT

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

Wenn das nur keine Ente ist....

## Im Hafen Vitte auf Hiddensee

*Von Karin- Helga Papke*



*Stand-Up-Paddling erfreut sich auch in dieser Saison großer Beliebtheit!*

Spende und werde ein Teil von uns.  
[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)

Einsatzberichte, Fotos, Videos und Geschichten von der rauen See erleben:  
[#teamseenotretter](https://www.instagram.com/teamseenotretter)



Nico Jacobs Eigenheimbau GmbH & Co.KG  
Town & Country Lizenz-Partner

# Ätsch, meine Eltern bauen mit Jacobs. Und du?



**SICHERHEIT**  
garantieren 3 Schutzbriefe:

- Bau-Qualität
- Bau-Service
- Bau-Finanzierung

Das sichere  
**Haus** für Sie!

Jetzt informieren! [jacobs-eigenheimbau.de](http://jacobs-eigenheimbau.de)

## Hat Amrum tatsächlich mehr zu bieten als die „Maus“?

### Hafentag auf Amrum

*Text und Fotos von Hargen Johannsen* Auf unserer viel zu kurzen Sommertour waren wir gleich als erstes auf Amrum gelandet.

Nach wunderschöner Überfahrt außenrum durch die Alte Hever und Schmalteef kam der ersehnte Blick auf den größer werdenden Leuchtturm und die Insel. Der Kniepsand hatte nach mehreren sturmarmen Wintern im Süden durch Dünenbildung an Höhe gewonnen und zeigte deutlich den grünen Bewuchs von Pionierpflanzen wie Strandhafer und weiteren Gräsern.

Vertrauter dann der Anblick von Wittdün und vorbei ging es am



*Wegweiser in Wittdün*

Fähranleger zum Tonnenhafen, in dem wir am Schwimmponton längsseits festmachten. Soweit haben wir es nach den Einschränkungen durch die Corona-

Pandemie dann doch noch geschafft. Abends konnten wir ebenfalls unter Corona-Einschränkungen im Klabautermann bestens essen und freuten uns, dass es die Gastronomen nach dem Lockdown wieder geschafft hatten, schmackhaftes Essen auf die Tische zu bringen ohne, dass ein Gast Bedenken hinsichtlich möglicher Infektionen zu haben brauchte.

Der zweite Tag bescherte uns wunderschönes Wetter bei frischen Winden aus West. Gestärkt spazierten wir nach dem Frühstück über Steenodde und Steenodder Kliff an der Wattseite gen Norden. In Nebel interessierte uns das private Heimatmuseum „Öömrang-Hüs“ und der Friedhof der St. Clemens-Kirche mit den sprechenden oder erzählenden Grabsteinen. Ins Museum konnte immer nur eine Besuchergruppe aus einer Familie Einlass bekommen und somit erhielten wir eine kleine Privatführung durch das fast originalgetreu überlieferte Gebäude aus dem 18. Jahrhundert. In der „Dörnsk“ deutet ein



*Öömrang-Hüs in Nebel*

Fliesentableau mit Darstellung eines „Schmackschiffes“ auf den früheren Besitzer hin. Die Friesen der nordfriesischen Inseln waren gute Seefahrer und so brachten viele Kapitäne Wohlstand auf die sonst ärmlichen Inseln. Zur Kapitänsstube gehörten auch ein Bi-legged-Ofen von 1681 und die zwei Alkoven-Betten. Ebenso original eingerichtet war die Küche des Hauses. Im ehemaligen Stall wurde durch die Ausstellung „Unter Sklaven und Piraten“ die abenteuerliche Geschichte des Amrumer Kapitäns Hark Nickelsen nachgezeichnet. 1706 geboren suchte er im 12. Jahr seines Alters sein Glück bei der Schifffahrt. 1724 erlitt er die

Widerwertigkeit, von türkischen Seeräubern gefangen und an den Bay von Algier verkauft zu werden. Nach drei Jahren konnte er freigekauft werden und wurde später von Kopenhagen aus Kapitän eines Schiffes im Dreieckshandel auf der Route Guinea über Westindien nach Kopenhagen. Bei diesem fragwürdigen Handel mit Sklaven konnte es Hark Nickelsen zu beträchtlichem Reichtum als reichster Mann Amrums bringen. 1770 verstarb er im Alter von 63 Jahren. Auf dem Friedhof von St. Clemens war unter der Vielzahl der sprechenden Grabsteine auch seiner zu finden, wo die Geschichte des Hark Nickelsen in Kurzfassung zu entziffern ist



*„Lange Anna“ auf der Wattseite*

Nach Besuch von Museum, Kirche und Friedhof führte uns der Weg weiter nach Norddorf ins Cafe Bäckerei Schult, bekannt für beste Torten und Kuchen. Gestärkt traten wir dann den Rückweg durch Wald und Dünen an und landeten zum erfrischenden Bad auf dem Kniepsand auf Höhe des Leuchtturmes und nach gut 20 km wieder an Bord



**SAILS**

Kielseng 7  
24937 Flensburg

## IHRE PERSÖNLICHEN SEGELMACHER IN FLENSBURG

- Persenninge, Sprayhoods, Anschlusspersenninge, Baumkleider, Lazy Bags
- Rollreffsysteme für Vor- und Großsegel, Rutschersysteme für Großsegel
- Rigg & Technik, Bewertung von Masten, stehendem und laufendem Gut, Beratung für Neuanschaffung
- Serviceleistungen wie an- und abschlagen von Segeln, Trocknung und Einlagerung von Segeln und Persenningen
- Ihr OneSails-Partner in der Region  
One Sails Cruising, Racing, One Design Segel



0461-27 177

info@tt-sails.de

www.tt-sails.de



Gute Beteiligung: Dreizehn Boote am Start

## Absegeln 2020

Von Anke Breum. Fotos: Jörgen Bruhn.

Wie so viele Veranstaltungen in diesem Jahr wurde auch der



getrunken war, ging es auf die Boote. Bei reger Beteiligung machten wir uns auf Richtung Tetenbüll. Die Jugendgruppe belebte das bunte Bild auf der Hever mit einigen Jollen.

Als die ersten Rauchschwaden vom Grill über den Hafen zogen, wurde es Zeit, zum Verein

*Gleich geht's los.*

Ablauf des diesjährigen Absegelns begleitet von coronabedingten Einschränkungen.

Zum Glück meinte das Wetter es gut mit uns und so konnte Heiko zahlreiche Vereinsmitglieder zur Flaggenparade begrüßen.

Das Fehlen einiger Flaggen tat der guten Stimmung keinen Abbruch. Nachdem Vereinsstander und Nationale heruntergeholt waren und das "obligatorische Schnäpschen"

zurück zu kehren.

Hier hatten fleißige Hände in der Zwischenzeit Tische und Bänke aufgestellt und alles vorbereitet. Bei reichlich Grillfleisch und leckeren Salaten konnten wir es uns schmecken lassen.

In geselliger Runde saßen wir bis zum Dunkelwerden zusammen.

Dank an alle, die mit ihrer tatkräftigen Unterstützung dieses Absegeln zu so einem netten Miteinander werden ließ.



*Juha wartet*



*Oke ist gespannt*



*Wo hat der Takelmeister die Ständer?*



*Die Husumer Au, belebt wie selten.*



*„Lea“ und „Freja“ bei Flaute.*



*Da hatten wir es gemütlicher.*



*Beste Stimmung auf der „Mina“*



*Die „Windwanderer“*



*„Take 5“, „Tiira“ und ein 420er*



*Pekka und Finn auf der „Spice“*



*Juha und „Smiley“ Jan auf dem  
420er*



*Anke und Anke versorgen die Jugend mit Kuchen.*



*„Lea“ in der Abendsonne*

Neulich in der Schleuse...

## Das hätten wir genau so gemacht!

*Text und Foto von Jörgen Bruhn.*

Dieses Jahr gab es ja kaum seglerische Veranstaltungen auf dem Wasser. Umso schöner war für mich das Absegeln: Damit Motobootfahren überhaupt einen Sinn macht, nutze ich es zum Fotografieren. Mit meiner kleinen Motorquatzte kann ich mir immer einen schönen Blick oder ein gutes Licht zum Fotografieren aussuchen und damit dem Zufall des gelungenen Bildes etwas auf die Sprünge helfen.

Auf der Rücktour vom Absegeln hielt ich mich hinter der „Spice“-Jolle auf, um sie gegebenenfalls schleppen zu können. Als Herr über 90 Pferdestärken, der noch nicht verlernt hat, sich auch mit weißen Tüchern fortzubewegen, macht man das so. Als Finn und Pekka in der Schleuse Anstalten zum Paddeln machten, überholte

ich ganz sutje und fragte, ob ich sie mitnehmen sollte. Die Antwort kam prompt und freundlich: „Nein danke, das können wir allein!“ Diese Antwort hatte ich eigentlich erhofft. Denn beim Hinterhertuckern hatte ich mich an meine Kutter- und Jollenzeit erinnert; wie oft hatten wir durch die Schleuse verholt, gepullt oder gepaddelt. Das war aber egal, Hauptsache wir hatten das ohne fremde Hilfe geschafft.

Es ist doch wunderbar, dass die Jugendlichen ganz ähnlich denken, oder?



*Finn und Pekka in der Schleuse*

Info  
0461  
3 10 70 60

# X-DRIVE<sup>®</sup> SILVER

## PERFORMANCE CRUISING

### Einfach schnelle Segel

für Club-Racer und ambitionierte Fahrtensegler; die großen Wert auf eine lange Lebensdauer, Formbeständigkeit und ein ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis legen.

Überzeugen Sie sich selbst  
bei einem unverbindlichen Beratungsgespräch!

**UK Sailmakers Deutschland**

Dirk Manno & Stefan Voss oHG

Fördepromenade 8 | Tel. 0461 310 70 60

24944 Flensburg | [info@uksailmakers.de](mailto:info@uksailmakers.de)

[www.uksailmakers.de](http://www.uksailmakers.de)



## Der Schrecken der Nordsee

### „Take 5“ und „Lotte“ unterwegs

*Text von Swantje Boyens und Mareike Oestergaard,*

*Fotos: Familie Boyens und Familie Oestergaard*

Trotz Corona war es unseren beiden Familien dieses Jahr möglich, zusammen Segeln zu gehen. Man könnte uns als Schrecken der Nordsee bezeichnen. So mancher Einhandsegler hat es sicherlich so empfunden. Denn zusammen waren wir zu zehnt. Sechs Kinder, vier Eltern, ein Hund und zwei Schiffe. Nach langem Bangen waren wir so froh, dass die Schiffe des Husumer Segelvereins dieses Jahr überhaupt zu Wasser gelassen werden durften. Und dann war es gar nicht so einfach eine Lücke zu finden, in der unsere Ziel-Häfen geöffnet waren und man als Tourist innerhalb von Deutschland verreisen durfte.



*Blauer Himmel über Helgoland*

Doch es hat geklappt und wir wählten Helgoland als erste Station unseres gemeinsamen Nordsee Törns. Auf der „Take 5“ war bisher nur Skipper und Familienvater Jesko zu Deutschlands einziger „Hochseeinsel“ gesegelt. Entsprechend groß war die Aufregung beim Rest der Familie.

Die „Take 5“ startete in Husum am 18. Juli 2020. Die Windverhältnisse waren gut (Nordwest 3-4 Bft.), so dass Familie Oestergaard, nach schönen Amwind- und Halbwindkursen, um 18 Uhr ohne Probleme in den Hafen von Helgoland einlaufen konnte.

Natürlich stand gleich nach dem Anlegen- die „Take 5“ machte als Neunte (!) im Päckchen fest – ein Landgang an. Oke und Jonna entdeckten am Stadtstrand ein Robbenbaby und wollten es am liebsten zum Kuscheln mitnehmen!



*Suchbild: Wo ist das Robbenbaby?*

Am nächsten Tag legten um sieben Uhr die ersten Boote aus dem neuen Päckchen ab und dankenswerterweise durfte die „Take 5“ sich an Position eins, direkt an den Steg legen. Den Kindern sei Dank... Vermutlich waren den anderen Bootseignern die beim Landgang ständig über ihre Boote hopsenden Kinder etwas zu laut!

Familie Boyens konnte mit der „Lotte“ erst einen Tag später, am 19. Juli 2020, von Hooge aus Richtung Helgoland starten. Um 11.11 Uhr ging es los. Amwindkurs bei WestSüdWest. Um 14.35 Uhr tauchte Helgoland Steuerbord voraus am Horizont auf. Bei durchschnittlich 5 bis 6 Knoten

erreichte die Crew der „Lotte“ den Helgoländer Hafen gegen 17 Uhr und machte als Vierte im Päckchen, eine Reihe neben der „Take 5“, fest. Die Wiedersehens Freude war groß und der gemeinsame Urlaub konnte beginnen.

Der dreitägige Aufenthalt auf Helgoland war erfüllt von vielen familienfreundlichen Aktivitä-



*Große Wiedersehensfreude bei den kleinen Meerjungfrauen*

ten: wir waren öfter am Strand und im Wasser, haben das Robbenbaby beobachtet, im Oberland gebummelt, waren Shoppen bei „Engel“ (leider gab es zu Jans Leidwesen nicht mehr den 3 kg Eimer Nutella) und haben einen langen Spaziergang zu den Basstölpel-Felsen gemacht. Die Basstölpel Kolonie war beeindruckend und deren sehr intensiver Geruch veranlasste die Kinder, trotz Erschöpfung nach dem langen Fußmarsch, wieder schneller zu laufen.



*Am Lummenfelsen*

Abends war der Hafen erfüllt von Kinderlachen. Während die Kleinen mit ihren Keschern den Steg unsicher machten, waren die Größeren mit Motorbootaction und SUP Boarding im Helgoländer Hafenbecken unterwegs. Zu den mittlerweile acht Kindern (!), denn wir haben eine Familie von Föhr mit einer Moto-ryacht kennen-gelernt, gesellte



*Die flotten Jungs*

sich Bordhund Balu, der auch gerne mit ins Wasser sprang.

Ein weiterer Höhepunkt war der



*Stand Up Paddling mit Balu*

gemeinsame Ausflug zur Helgoländer Düne: Die Kegelrobben und Seehunde sonnten sich dort direkt am Strand und teilweise „verirrten“ sie sich auch in den Badebereich.



*Thore im Börteboot*

Familie Boyens startete mit der „Lotte“ am 22. Juli um 7 Uhr morgens von Helgoland Richtung Ostfriesland. Bei gutem Wetter mit herrlichem Sonnenschein und unter Vollzeug, konnte nach kurzer Zeit der Motor ausgeschaltet werden. Kurs Spiekeroog lag an, bei Raumwind Kurs und 2-3 Windstärken.

Um halb neun passierte die „Lotte“ eine Heultonne und Bordhund Balu wurde ganz nervös und antwortet ihr mit Hundegeheul. Gegen 10.30 Uhr flaute der Wind weiter ab, so dass die Maschine wieder mitschieben musste. Mittlerweile waren

überall um die „Lotte“ herum Container Schiffe aufgetaucht.

„Take 5“ startete erst um 7.30 Uhr, da noch Wasser gebunkert werden mussten. Nach dem Segelsetzen, kurz hinter dem Helgoländer Hafen, machte sich dann die vielbeschriebene Dünnung von Helgoland bemerkbar. Leider bekam sie der Hälfte der Besatzung nicht so gut. Da half nur, lauthals Seemannslieder zu singen.



*Lotte: Ansteuerung Spiekeroog*



*Take 5: Ansteuerung Spiekeroog*

Um 12.00 Uhr hatte die „Lotte“ kurz Grundberührung im Prickenweg in den Watten südöstlich von Spiekeroog („Hohe Bank“), kam dann aber gut weiter vorwärts. Gegen 13 Uhr konnte Familie Boyens im Hafen von Spiekeroog festmachen und einen zweiten Liegeplatz für Familie Oestergaard sichern. Die Crew der „Take 5“ steuerte Spiekeroog von Westen aus an und erreichte den Hafen etwa eine halbe Stunde später.

Wir verholten anschließend noch einmal beide Schiffe auf einen besseren Liegeplatz und machten nebeneinander fest. Die Kinder und Balu mussten erst einmal ausgelüftet werden und



*Hafenidylle Spiekeroog*

sprangen an dem kleinen Strand am Hafen ins Wasser.

Wir genossen zwei Tage auf der wunderschönen, sehr naturbelassenen ostfriesischen Insel mit Strandgängen und Sandburgen bauen, Spazieren gehen und dem ein oder anderen Bummel entlang der Geschäfte im nahegelegenen Dorf. Besonders das selbstgemachte Eis des hiesigen Eisladens musste mehrfach gekostet werden. Vor dem Yachthafen entdeckten wir auch die „Hans“, das Schwesterschiff des Hooger Frachtschiffs „Annemarie“.



*In der Strandbar „Old Laramie“*



*Entspannung auf Spiekeroog*

Am 24. Juli ging es weiter und wir starteten gemeinsam um 11.42 Uhr, wieder bei wunderbarem Sonnenschein, Richtung Bremerhaven. Bei 3-4 Windstärken aus südwestlicher Richtung entstanden unter vollen Segeln bei Amwind-/Halbwindkurs großartige Segelfotos, während wir so nebeneinander hersegelten. Bis 14.30 Uhr genossen wir das herrliche gemeinsame Segeln bei sieben Knoten und sandten uns ständig Bild- und Video-Nachrichten von Schiff zu Schiff.



*Lotte und Take 5*

Dann mussten wir allerdings die Motoren anwerfen, da der Gegenstrom zu stark wurde und wir rechtzeitig in Bremerhaven ankommen wollten. Außerdem wurde bei den zunehmend rollenden Wellen das Schmetterlingssegeln bei achterlichem Wind

immer ungemütlicher. Beeindruckend war die Begegnung mit dem Kreuzfahrtschiff „Mein Schiff“, das nachmittags ganz



*Lotte vor „Mein Schiff“*

nah an uns vorbeifuhr.

Um 19 Uhr liefen wir gemeinsam in Bremerhaven ein. Wir waren völlig „geflasht“ vom Stadthafen, all den Schiffen und Gebäuden, denn wir machten mitten in der Stadt fest.

Da lud ein kleiner Erkundungsspaziergang geradezu ein, schließlich mussten Hund, Kinder und auch wir Erwachsenen



*Auf der Weser vor Bremerhaven*

erst einmal durchatmen, nach diesem langen Törn.

Was man hier alles unternehmen konnte?! Das Angebot direkt vor dem Steg war überwältigend: Überall Ausstellungen, Museen, ein Zoo direkt am Hafen und und und.

Am 25. Juli 2020 wurden die Boote ein bisschen klariert und dank des Brötchenservices des Hafenmeisters ohne großen Aufwand gut gefrühstückt. Danach teilten wir uns auf:

Die Boyens Bande besuchte erst einmal den Zoo, die Oestergaards besorgten in einem gut ausgestatteten Seglergeschäft



*Aquarium im Klimahaus*

ein paar Ersatzteile und bestaunten die Playmobil-Ausstellung des Schiffahrtsmuseums.



*Ausstellung Hansekogge trifft Playmobil*

Am nächsten Tag hatten wir uns glücklicherweise Karten für das Klimahaus vorbestellt und konnten so an der meterlangen Schlange von Wartenden vorbei, direkt in die Ausstellung gehen. Neben diversen Klimazonen war dort sogar eine Ausstellung und eine Filmreportage über Langeness mit vielen bekannten Gesichtern zu sehen („Nordsee, Südsee – zwei Welten im Wandel“). Da fühlte man sich fast wie zu Hause. Allerdings war es gerade für die Kinder in der Ausstellung, aufgrund der doch hohen Besucherzahlen und mit Mund-

Nasenbedeckung, nach einiger Zeit sehr anstrengend und alle waren froh, draußen wieder frei durchatmen zu können.

Zum Mittagessen bekam Swantje Besuch, denn ihr Cousin und seine Frau wohnen ganz in der Nähe. Wir trafen uns in einer Gaststätte am Hafen an zwei großen Tischen im Biergarten. Anschließend gab es noch einen gemeinsamen Absacker für die Erwachsenen an Bord und nachdem der Besuch sich verabschiedet hatte planten wir den weiteren Törn, denn der Wind sollte in den kommenden Tagen stark zunehmen.



*„Der Schrecken der Nordsee“ vor dem Simon-Loschen-Leuchtturm in Bremerhaven*

Am 27.07.2020 haben wir uns entschieden, Bremerhaven zu verlassen, bevor wir eingeweht werden. Unsere Wahl fiel auf Büsum, da auch unsere Urlaubszeit langsam dem Ende entgegen ging. Gemeinsam starteten wir um 8 Uhr morgens, setzten direkt nach der Schleuse in der Weser die Segel, ließen aber den Motor trotz ablaufendem Wasser mitschieben, um es schneller nach Büsum zu schaffen. Vor uns lagen circa 52 Seemeilen.

An den Außendocks konnten wir aus nächster Nähe das 344 Meter lange britische Kreuzfahrtschiff „Iona“ bestaunen.



*Kreuzfahrtschiff „Iona“*

Gegen 11 Uhr passierten wir den Windpark und machten mit Unterstützung des Motors etwa 9 Knoten mit dem Strom. Der Wind frischte auf, dadurch konnten wir bis 11.40 Uhr Schmetterling segeln. Die „Take 5“ bog in Höhe von Trischen schon Richtung Büsum ab. Die „Lotte“ fuhr noch weiter raus und wechselte gegen

11.40 Uhr auch den Kurs Richtung Büsum.

Mit 9 Knoten flogen wir bis zur Einfahrt von Büsum, wo beide Schiffe gegen 15 Uhr anlegten. Mittlerweile hatte der Wind ordentlich zugenommen und wir mussten noch einmal verholen, da die ersten Boxen direkt in der Windschneise lagen und Sturm angesagt war. Als der Sturm kam, klatschten die Wellen ordentlich gegen die Schiffe.



*Fahrradtour in Büsum*

Am nächsten Tag suchten wir Erwachsenen uns ein Fahrrad aus dem kostenlosen Angebot des Hafens aus und unternahmen mit der Kindermeute und Hund Balu eine Tour in die City. Dabei müssen wir Eltern ein großes Lob an die vier Kleinsten unserer Gruppe aussprechen, die den ganzen Weg mit ihren Rollern hinter sich brachten! Das wurde natürlich mit einem Eis belohnt.

Zusammengedrängt, unter der Markise des Eisgeschäftes vor dem Regen geschützt, schauten wir auf die überfüllte Innenstadt Büssums. Da wünschte man sich die Einsamkeit des Meeres fast wieder herbei.

Nebenher mussten noch heimlich ein paar Geburtstagssachen eingekauft werden, da Thore am nächsten Tag 6 Jahre alt wurde.

Da weiterhin Sturm gemeldet war und bei den Kleinen, so dicht an Husum, langsam Heimweh aufkam, entschloss Familie Oestergaard, die „Take 5“ in Büssum liegen zu lassen, um sie später bei weniger Wind nach Husum zu überführen. Fred war so lieb und holte die sechs in Büssum mit dem Auto ab, so dass sie nicht mit vier Kindern, Gepäck und Mundschutz Zug fahren mussten.

Familie Boyens blieb in Büssum an Bord, hielt Sturmwache und dekorierte das schaukelnde Geburtstagsschiff. Am 29. Juli 2020 war der langersehnte Tag: Thore hatte Geburtstag und wir hatten uns gemeinsam eine tolle Überraschung für ihn ausgedacht: ein Besuch in der Tolkschau.

Familie Boyens besorgte sich einen Mietwagen und nach einem kurzen Zwischenstopp in der



*Happy Birthday Thore!*

Fischersiedlung in Husum, brachen wir alle gemeinsam auf in Richtung Tolkschau und hatten viel Spaß in den vielen Sehenswürdigkeiten und Fahrgeschäften.

Abends ließen wir mit einem gemeinsamen Grillen im Oestergaard'schen Garten den wunderschönen Tag ausklingen, bevor sich Familie Boyens wieder zur „Lotte“ nach Büsum aufmachte.



### *Dinospaß in der Tolkschau*

30. Juli 2020: Der letzte Tag unserer Segeltour brach an. Die neue Crew der „Take 5“ bestehend aus Jesko, Jan, Finn, Phillip, Juha und Pekka, reiste morgens in Büsum an. „Lotte“ und die „Take 5“ waren bereit zum Aufbruch und um 11.38 Uhr ging es los Richtung Norden. Unsere Schiffe trennten sich schon bald: die „Take 5“ kreuzte unter Reff vor Büsum, die „Lotte“ machte unter Motor und Segel Strecke, mit Ziel Heimathafen Hooge. Ab 13.30 Uhr konnte die „Lotte“ mit

Reff im Groß und Fock segeln und machte 5 bis 6 Knoten bei Halbwindkurs. Zu viel Kuchen und schaukelnde See bekamen Thore und Neele eine Weile nicht so gut...

Doch gegen 15 Uhr wurde es besser, die „Lotte“ passierte den Westerhever Leuchtturm und Familie Boyens konnte den letzten Segeltag in vollen Zügen genießen, bis sie um 20 Uhr den Hooger Hafen erreichte.

Die „Take 5“ rauschte so schnell durch die Hever, dass die Crew vor dem Husumer Sperrwerk warten musste. Um 17 Uhr machte die „Take 5“ dann im Heimathafen fest.

Es war ein toller Urlaub und ein



### *Kinderkoje*

wunderschöner Segeltörn!

In den Häfen konnte nach der Heimkehr des „Schreckens der Nordsee“ wieder Ruhe einkehren



# Der Ausbildungsbereich Holz/Kunststoff



Theodor-Schäfer-Str. 14-26  
25813 Husum  
[www.tsbw.de](http://www.tsbw.de)

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

Wichtig wie nie: Segelsport in frischem Wind

## Jugendarbeit 2020

*Text und Fotos von Phillip Gienapp.*



*Alles ist bereit*

Gerade bevor es wieder richtig mit der Jugendarbeit losgehen sollte kam im März der Lock-down. Erst Anfang Juni konnte es wieder langsam in kleinen Gruppen losgehen.

Segeln findet ja draußen statt und im Opti sogar alleine, so dass sich Abstandsregeln usw.

gut einhalten lassen. Da wir beim Dienstags-Training mehrere Trainer (Jesko, Christian, ich und zeitweise auch Paul) waren, war eine Gruppen-Aufteilung kein Problem. Sie bot sich auch wegen der Unterschiede in Erfahrung und Alter an. So haben wir die 25



*Raus vor den Dockkoog!*



*Draußen vorm Dockkoog*

Kinder bis zum Herbst in Opti-Anfänger, Opti-Fortgeschrittene und neuerdings auch Jollensegler, da einige für den Opti einfach zu groß geworden sind, eingeteilt. Den Donnerstag haben wir

als Ausweich-Termin dazu genommen, um die Gruppengröße im Training klein zu halten. Uns Trainern hat es viel Spaß gemacht mit den kleineren Gruppen zu arbeiten, da



*Ideale Bedingungen in der Au.*



*Läuft super!*

wir dadurch mehr Zeit für den/die Einzelne/n hatten und die Kinder dadurch auch größere Fortschritte gemacht haben (denken wir wenigstens). Kurz vor den Sommerferien konnten wir dann auch wieder in größeren Gruppen trainieren, so dass immer alle dabei sein konnten. So waren



*Uups!*

meistens alle Optis und zeitweise zwei 420er und die Speedbreeder auf dem Wasser. Ich denke, die Kinder haben die Kontakte mit anderen Kindern sehr genossen. Schule war ja für viele bis zu den Sommerferien mehr „virtuell“. In den Sommerferien war für viele Kinder dann leider wieder



*Mehr geht nicht.*



*Homeward bound.*

weniger Segeln möglich, da „Segelcamps“ wegen Corona-Auflagen nicht möglich waren. So haben auch wir unser Frühlings-Trainingslager in Friedrichstadt, das nach kürzester Zeit schon voll belegt war, absagen müssen, was sehr schade war. Kurzfristig sind wir dann in den Sommerferien noch mit den Fortgeschrittenen Opti-Seglern einmal bei

ordentlich Wind draußen vor dem Dockkoog gewesen. Wie so manches Mal hätte uns fast das Sperrwerk einen Strich durch die Rechnung gemacht, aber dank mehrmaligem Nachfragen hat er uns noch im letzten Moment durchgelassen. Das Segeln bei mehr Wind - und vor allem Welle - als sonst hat allen richtig viel Spaß gemacht, obwohl natürlich mindestens einer umgekippt ist. Da aber auch bei viel Spaß Pausen sein müssen, hatten Jesko und ich auch die Gelegenheit, Opti zu segeln, was aber -ehrlich gesagt- auch bei etwas mehr Wind nicht

soo sehr spektakulär ist. Direkt nach den Sommerferien ging es weiter wie vorher, außer dass wir versucht haben, wenn irgendmöglich, nach draußen vor den Dockkoog zu kommen, da das allen soviel Spaß gemacht hat. Leider hat das nur ein-, zweimal geklappt, da dann die



*Jollentraining*



*Einer der Teenys.*

bzw. sie nicht zum Vereins-Absegeln einzuladen. Auch wenn diese Entscheidung uns in der Seele wehgetan hat, da solche Veranstaltungen für die Kinder immer besonders schön sind. Immerhin waren Jekos und

Tide wirklich gut mitspielen muss. Eigentlich viel zu schnell war dann die Segelsaison auch wieder vorbei. Wegen der Corona-Einschränkungen hatten wir uns auch entschieden, das Absegeln für die Kinder ausfallen zu lassen

meine Jungs beim Absegeln mit Jollen dabei. So haben wir dieses Jahr auch den Kutter -wegen zu großer Gruppen- nicht für die Jugendarbeit nutzen können, was fürchterlich schade war. Wir



*Speedbreeder.*



*Das muss alles trainiert werden.*

(Anke, Jesko, ich und unsere Jungs) haben ihn dann noch in einer abenteuerlichen Tour bei ordentlich Wind und Welle zurück nach Amrum gebracht. Vielleicht können wir ihn ja nochmal ausleihen...

Nun liegen die Boote hoch und trocken in der Halle und wir schauen auf eine -trotz Corona- gar nicht so schlechte Saison der Jugendabteilung zurück und hoffen auf ein viel besseres nächstes Jahr!

## Entscheidungshilfe für die Zukunft:

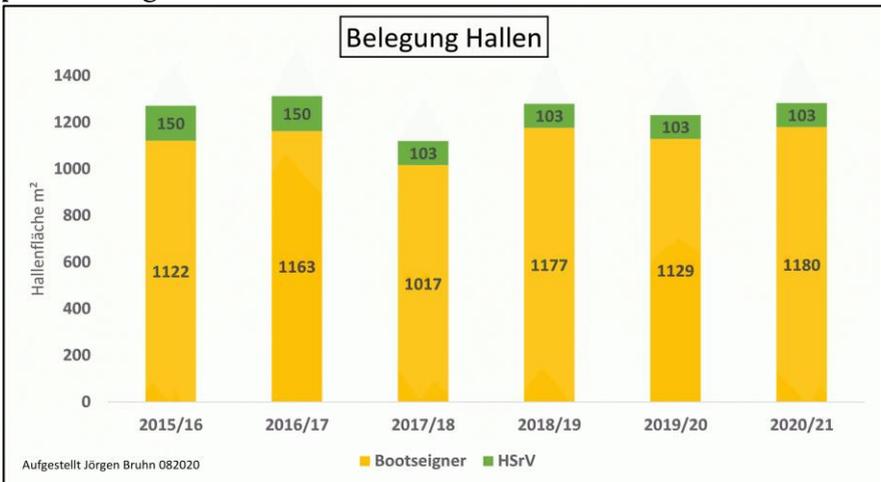
# Vereinsstatistik

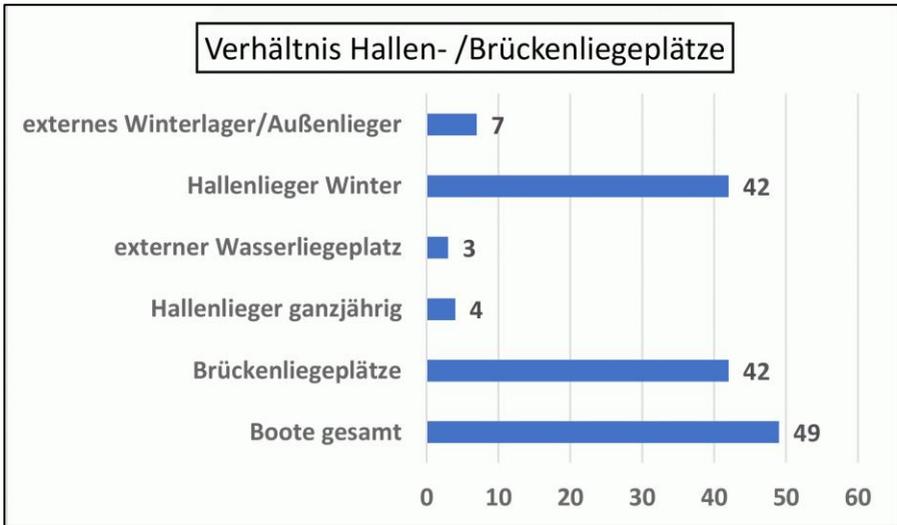
*Von Jörgen Bruhn*

In den vergangenen Jahren hat eine große Fluktuation im Bootsbestand unseres Vereins stattgefunden. Diese kleine Statistik soll eine Hilfe für zukünftige Entscheidungen sein.

Seit mehreren Jahren dokumentiere ich die Liegeplatz- und Bootsentwicklung im HSrV. Das ist erforderlich, um Hallen- und Wasserliegeplätze möglichst optimal zu belegen. Andererseits können wir auch nur so kompetent auf Anfragen nach Liegeplätzen eingehen.

Zunächst betrachten wir die Situation in den Hallen. Die erste Abbildung zeigt die Hallenbelegung der letzten sechs Winter. Die Hallen sind momentan also gut belegt. Auch in den letzten Jahren gab es eigentlich keine großen Abweichungen. Im Wandbereich der Hallen haben wir Fluchtwege durchsetzen können, etwas Kopfzerbrechen machen uns einige übergroße Trailer. Aber, Probleme sind da um gelöst zu werden.





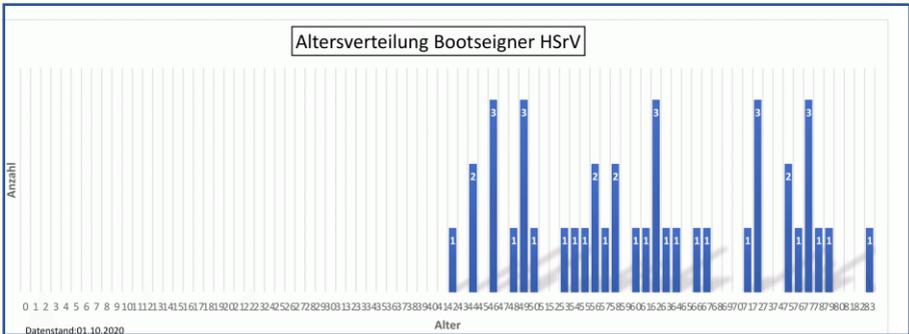
Die nächste Abbildung zeigt das Verhältnis von Hallen- zu Brückenliegeplätzen. Zurzeit gibt es bei uns 49 Boote, die regelmäßig in Husum liegen. Für diese Boote stehen 42 Brückenliegeplätze zur Verfügung. Das funktioniert nur, da vier Boote ständig in der Halle liegen und drei Boote ihren Sommerliegeplatz auf den Inseln haben. Wir können also nicht für alle Boote, die zum Verein gehören, einen Wasserliegeplatz anbieten.

Andererseits liegen in den Hallen 42 Boote im Winter; hinzu

kommen noch fünf Außenlieger sowie zwei Boote, die den Winter woanders verbringen.

Was die Grafiken nicht aussagen können, ist die Qualität der Liegeplätze. Hier sind wir nämlich deutlich an der Grenze. Es fehlen vor allem ausreichend breite Liegeplätze. Das ist das Ergebnis der Entwicklung von Bootsgrößen in den letzten Jahren.

Alles in allem passen die Hallenplätze zu den Wasserliegeplätzen, wobei der Engpass eindeutig bei den Brückenplätzen liegt.



In einer dritten Grafik ist das Alter der Bootseigner aufgeführt. Unser Durchschnittsalter liegt bei über 61 Jahren. Auch diese

Zahlen sollten wir bei zukünftigen Entscheidungen immer vor Augen haben.

**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](http://www.auto-dawartz.de)**

Ein Zeitungsartikel aus der Klassenzeitung der 8 a der TSS aus  
Juni 2020

## Segeln in Corona Zeiten

*Text von Finn Oestergaard*

Ab 11.05.2020 ist Segeln wieder erlaubt!

Während der Corona-Zeit waren die Sportboothäfen gesperrt und selbst Bootsarbeiten in den Vereinen war untersagt. Nun wurden zum 11.05.2020 die Sportboothäfen unter strengen Auflagen wieder geöffnet. Z.B. waren die sanitären Anlagen immer noch geschlossen und

Bootseigner durften nur in fremden Häfen anlegen, wenn ihr Boot eine Toilette besaß.

Ab dem 15.06.2020 wurden die Maßnahmen gelockert und die sanitären Anlagen wieder geöffnet. Auch unser Nachbarland durfte man als schleswig-holsteinischer Segler wieder bereisen.

Darüber freuten sich besonders die Segler der Flensburger



*Pekka Gienapp und Finn Oestergaard auf der „Spice“ (Foto: J.Bruhn)*

Förde, da sich dort die Grenze zu Dänemark mitten in der Förde befindet und sie deshalb vorher auf der deutschen Küstenseite bleiben mussten.

Um das dänische Segelrevier bereisen zu dürfen, musste man mindestens 6 Tage nachweisbar in dänischen Gewässern verbringen. Dafür musste man zumindest den ersten und letzten Tag einen Hafenplatz in einem Hafen gebucht haben. Da in diesem Jahr viele Deutsche hauptsächlich in Deutschland ihren Urlaub verbringen wollten, waren viele Yachten gechartert worden. Nach Aussage von Yachtcharter Firmen waren sie in diesem Sommer komplett ausgebucht. Dies hätte zur Folge, dass es auf Nord- und Ostsee in den Häfen sehr voll werden könnte.

Der Deutsche Segler Verband (DSV) hatte wegen der Corona Pandemie alle Regatten bis zum 30.06.2020 abgesagt. **Ranglistenregatten**, die wegen offizieller Anordnung zur Eindämmung der COVID-19 Pandemie nicht zu ihrem geplanten Termin stattfinden konnten, durften nach Absprache zwischen der Klassenvereinigung und dem ausrichtenden Verein auf einen späteren Termin verschoben werden. Die Jugend- und Jüngstenmeisterschaften waren bis Herbst ausgesetzt. Ob damit die Landesjüngstenmeisterschaft (LJM), die in diesem Jahr vom Flensburger Segelclub (FSC) ausgerichtet Ende August ausgerichtet werden sollte, stattfindet, war noch unklar.

 <b>SETHE</b> GASTRONOMIETECHNIK	 <b>GASTROTEC</b> KÄLTETECHNIK
<b>Sethe Technik für Gastronomie GmbH</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Otto-Hahn-Straße 11</li><li>• 25813 Husum</li><li>• Telefon: 04841 - 66 51 41</li><li>• <a href="http://www.sethe-gastrotec.de">www.sethe-gastrotec.de</a></li></ul>	<b>Gastrotec GmbH &amp; Co. KG</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Otto-Hahn-Straße 11</li><li>• 25813 Husum</li><li>• Telefon: 04841 - 70 03</li><li>• <a href="http://www.sethe-gastrotec.de">www.sethe-gastrotec.de</a></li></ul>
<b>Außerhalb unserer Bürozeiten: Notdienst 0151 5312 11 13</b>	
<b>Großküchenanlagen ◀ Hotel- und Gaststätteneinrichtung ▶ Ladenbau</b> <b>Getränkeschankanlagenbau ▶ Imbissausstattungen</b> <b>Kälte- und Klimatechnik</b> Inhaber: Hartmut Sethe	

Ohne Eigenleistung geht es nicht:

## Praktische Vereinsarbeit

*Text und Fotos von Jörgen Bruhn*



*Ingo und Anke malen die Brücken*

Am Anfang stand die Reparatur der Brücken. Unter Berücksichtigung der Auflagen klappte das ganz hervorragend.

Auch der nächste Termin im März wurde von vielen Helfern wahrgenommen. Wir

Auch unsere gemeinsamen Arbeitsstunden ließen sich in diesem Jahr nur mit Schwierigkeiten durchführen. Wir sind gewohnt, auf das Wetter und auch auf die Teilnehmerzahl flexibel zu reagieren. Das gehört zur Routine. In diesem Jahr kam aber noch jede Menge Schriftverkehr und Aktenstudium hinzu.



*Frank Petersen vor seiner „Beute“*



*Die Sachensucher Fred, Jürgen und Ingo*

Brücken ins Wasser zu bringen. Andere Sportbootvereine im Kreisgebiet waren da schon weiter, die hatten einfach losgelegt. Trotzdem halte ich unseren etwas mühsameren Weg für besser.

haben, unter Federführung von Frank Petersen und Helmut Adam, unser Gelände und besonders den Priel von Unrat befreit.

Das Zuwasserlassen der Brücken mussten wir verschieben. Nach mehreren Schreiben mit der etwas überforderten Rechtsabteilung des Kreises bekamen wir für den 9. Mai die Genehmigung, die



*Peter und Walter bergen Unrat*

Wir haben es immer so gehalten, dass wir rechtssicher handeln. Enttäuschend war für mich, dass uns weder DSV noch der



*„All Hands“ beim Brückenslippen*



*Jeder Handgriff sitzt*

Landesseglerverband oder gar der Kreisseglerverband eine Hilfe waren.

Erwähnen möchte ich auch die vielen kleinen Arbeiten, die mehr oder weniger im Hintergrund ablaufen. Das Rasenmähen, das Malen der neuen Brückenholme,

Ölwechsel an unseren Fahrzeugen, Reparatur des Rasentraktors, Herstellen des Windenfundaments für die Jugendgruppe, ständige Reparaturen der Jugendboote, Einbau einer neuen, internetbasierten Heizungssteuerung, Verkabelung und Montage



*Danke, Brigitte und Heike!*

eines zweiten WLAN-Accesspoints, ständige Wartung der Elektroanlage, Fensterputzen im Clubhaus, Begießen der Blumenkübel.



*Eingespielt: Anke, Fred und Jens Arnold*

Dies alles ist für uns selbstverständlich und das macht wohl gerade unseren Segler-Verein aus.

Segelaktivitäten haben wir die Boote wieder ausgekrant und die Brücken an Land gebracht.

Nach einer Saison mit viel zu wenig Geselligkeit und

Dat harr noch leeger warnn kunnt!

## Auf nach Pellworm 1953

Von Jörgen Bruhn, Fotos: Hella Bruhn

*Ein Archiv ist ja ganz nett, aber nur wenn man es auch nutzt. Beim Blättern in einem Logbuch meines Vaters kam mir die Aufzeichnung eines Wochenendes in die Hand. Ein Segelwochenende, das schon zwei Generationen her ist und einen ungeschminkten Einblick in das Segeln und den Verein vor 67 Jahren gibt.*

Es ist Spätsommer 1953. Der Husumer Segler-Verein wird im Herbst sein 25-jähriges Bestehen

mit 53 Gästen in Obsens Hotel begehen. Die Wyker und Friedrichstädter Segler gehören noch

zum HSrV. Zur Orientierung werfen wir zunächst einen Blick in das Protokoll der Monatsversammlung vom 7. August 1953. 19 Mitglieder nehmen teil. Der Schriftführer Hans-Werner Carstens hält unter Punkt 2 des Protokolls fest:



*„Cimber II“ am Thordsen-Silo*

*„Schmierfinken“ ist die Bezeichnung für Leutchen, die so unverschämt waren, unseren Bootsschuppen mit roter Farbe zu bemalen. Falls der Name be-*

*nächsten Versammlung): der 1. Vorsitzende drückt sein Mißfallen darüber aus, dass der betreffende Arbeitsdienst weder ordnungsgemäß angekündigt*



*„Cimber II“ bei Flaute.*

*Von links: Erich Blatt, Willy Winkler, Hans Bruhn, NN.*

*kannt wird, soll sofortiger Ausschluß aus dem Verein erfolgen.*

*Punkt 3: Arbeitsdienst, nähere Bekanntmachung erfolgt an der Wohnungstür bei Kamerad Winkler. Willi Winkler, Gründungsmitglied des HSrV, war erster Vorsitzender. Das Protokoll erhält dazu einen Nachtrag (wohl beim Verlesen während der*

*noch ausgeführt worden ist und gemäß Beschluß der Versammlung schriftlich einzuberufen ist.*

*Fraglich bleibt, wer für den Arbeitsdienst verantwortlich war, ob Takelmeister Hans Bruhn oder Platzwart Erich Blatt.*

Unter Punkt 4 schreibt Carstens: *Pellwormer Fischerregatta. Wir sind herzlich eingeladen. Sonnabendnachmittag den 14. 8 14.30 Uhr Geschwaderfahrt nach Pellworm. Sonntagnacht schleppt der „Heimbringer“ uns zurück.* [Der „Heimbringer“ war ein Marine-V-Boot, dass der Firma Nachtigall gehörte]. Soweit also die Planung durch die Monatsversammlung. Das Boot meines Vaters, die „Cimber II“ lag an den Vereinsstegen nahe dem Thorsen-Silo. Es war in etwa ein 30er Jollenkreuzer mit Gaffeltakelung und Klüverbaum, ausgerüstet mit



*Blick in die Kajüte der „Cimber II“. Unter der Holzkiste wohnt der Hanomag. Rechts: Willy Winkler.*

einem unzuverlässigen Hanomag-Einbaumotor.

Da der Sonnabend zumindest ein halber Arbeitstag war, ging die Wochenendtour erst nachmittags los. Lassen wir das Logbuch erzählen; ich gebe es wortwörtlich wieder, auch wenn es etwas albern erscheint:

**15.8.1953**

**Zur Fischerregatta von Pellworm!**

**Auslaufen: 15.15 Uhr.**

**Wind: OSO 2 – 3**

**Sicht: leicht diesig.**

**An Bord; Kaptein [Hans] Bruhn**

**Vorschot: [Erich] Blatt**

**Decksmann: [Harald] Kemlein**

**Decksmann: [Willy] Winkler**

**2 halbe Kielschweine: Fr. [Hella] Bock, Fr. [Hilde] Johannsen.**

**Bier und Rumlieferant: Harald Jürgensen [eigentlich: Jürgens].**

**Zwiebacklieferant: Ferdinand Petersen.**

[Fr. Bock schreibt:] **Auf der Back ist alles wohl, obgleich die Laternen noch nicht brennen. Es gibt Gewitter, aber keiner glaubt an meine Geschichte vom Blitz, der durch den**

Regenschirm der Krankenschwester von Diana von Reventlow in die Hose des Kutschers ging. Ihr habt selbst Schuld. Ich schreib nichts mehr (Gott sei Dank).

18.45 Dwarsloch „A“

Fiede Jürgensen lief uns bei raumem Wind mit Motorkraft vorbei. (Junge! Junge!)

19.00 Wind NO 2-3, bedeckt, regen, Bar. 994, Strom SW 3 sm.

19.10 Auf der Back ist alles wohl, bloß ein bißchen naß; nur Hilde sitzt trocken, mehr aber nicht, weil Erich nicht dicker ist. Außerdem: Pellworm Feuer dwars.

19.40 Hoffentlich zählt die Wasserschutzpolizei die Priicken nicht nach. Herr Kemlein hat sie mit Hilfe von Herrn Winkler gegen den Protest der übrigen „Mitsegler“ son büschen abgefiert.

Glückliche Landung 7.40 [gemeint ist: 19.40] Hafen Pellworm.

Abendbrot gut bekommen. Auf geht's zu Edlefsen.



*So ähnlich könnte es auch auf Pellworm ausgesehen haben: Hans Bruhn, daneben „Frl. Bock“. Hier wohl bei W.Wegner auf Nordstrand.*

Soweit zur offenbar sehr lustigen Hinfahrt. „Edlefsen“ war der Name der Gastwirtschaft am Pellwormer Hafen.

An die Fischerregatta am nächsten Tag erinnert sich übrigens unser lieber Pellwormer Segelkamerad Kurt Kossatz, damals im zarten Alter von 8 Jahren, lebhaft.

Am Sonntagabend geht es also auf den Heimweg nach Husum. Die „Heimbringer“ ist scheinbar nicht zum Schleppen erschienen. Lassen wir das Logbuch wieder sprechen:

16.8.53:

18.40 Pellworm Hafen abgelegt.

Wind: Südwest 5 – 6, in den Böen 7. Bedeckt.

Barometerstand 998mb. Holgerson in Schlepp. Sturmfock und Groß 8 Ringe gerefft.

In der Norderhever verhältnismäßig ruhige See.

19.45 Dwar sloch Ansteuerung Südfall in Böen bis 8. In der Hever grobe See, so dass befürchtet wird, dass „Teddy“ unterschneidet [„Teddy“ ist die in Schlepp befindliche Jolle von Holgerson].

Sehr harter Ebbstrom.

20.20 Rote „H“ backbord querab. Ruderpinne bricht.

Schaden ist jedoch durch Reservepinne in 20 sec. behoben.

20.25 Halsen. Gehen über das Fahrwasser in ruhigeres auf der Ostseite. Können trotz des Sturmes Strom kaum aussegeln. Holgerson wird durch Leine bei uns angeseilt.

20.40 Werden durch Strömung kurz vor „10“ nach SW versetzt und kommen in grobe See.

21.02 Durch gewaltige See schneidet „Teddy“ unter. Holgerson wird an Bord geholt.



*„Cimber II“, 5 Ringe Reff im Groß.*

21.07 Wir müssen Schleppleine kappen. Anker befindet sich nicht mehr bei „Teddy“ an Bord.

21.10 Rote „K“ steuerbord querab. Halsen. Gaffel bricht. Segel bleibt jedoch stehen. Gehen nach NO, um in ruhigeres Waaer zu kommen.

21.15 Motor angeworfen.

21.30 Bei Tonne „11“ geankert.

Hier endet das Logbuch. Alle sind wohlbehalten nach Hause gekommen. Erhalten ist zu diesem Wochenende noch ein langes

Schreiben von Harald Kemlein, der Rechtsanwalt war und sich um die Regulierung der Schäden durch eine Kaskoversicherung bemühte. Er beschreibt, dass nach dem Gaffelbruch das Großsegel weggenommen wurde und eine ältere Fock als Stagesegel notdürftig gesetzt wurde. Diese flog aber bald aus den Lieken und der Jollenkreuzer trieb auf das Nordstrander Watt, wo er mehrfach durchsetzte. Der Anker wurde geworfen und die Maschine gestartet. Dann motorte man ins Fahrwasser, und ankerte auf 1,5 m Wassertiefe, da man

mit Notsegel und Maschine nicht gegen den Strom ankam. Nach dem Kentern der Tide flaute der Wind ab und man lief nachts in Husum ein. Die Versicherung zahlte übrigens eine neue Gaffel, die Ferdinand Petersen, seines Zeichens Tischlermeister, anfertigte. Auch eine neue, eichene Ruderpinne für 15,- DM sowie eine 25 m lange Grastrosse mit Auge und Splaiss und zwei großen Schäkeln gab es für 25,- DM neu.

Scheinbar bekam man die „Cimber II“ sehr schnell wieder flott, denn am



*Erich Blatt arbeitet, Hans Bruhn hält Kurs. Gut zu sehen sind der Schalthebel für die Maschine und eine „handige“ Graslaine*

29. August fand die Jubiläumsregatta statt und an der Lampionfahrt am 19. September wollten schließlich auch alle teilnehmen.

Wie schön, dass das Logbuch nicht geändert oder entsorgt wurde. Nun weiß ich genau, weshalb mein Vater immer so stolz darauf war, dass er in weiser Voraussicht eine Ersatzpinne in der Backskiste obenauf liegen hatte. Wie beruhigend auch, dass die

Honoratioren keinesfalls immer so honorig waren, sondern auch mal über die Stränge geschlagen haben. Und ich stelle mir vor, wie die acht mehr oder weniger erfahrenen Segler die Nacht auf der schaukelnden „Cimber II“ verbringen. Trotzdem oder vielleicht deswegen sind sie alle miteinander verbunden geblieben. Fräulein Bock heiratete meinen Vater wenig später.

Neu auf  
**Hallig Hooge**

**STURMFLUT  
FILM**  
*Vorführungen*  
im historischen Pesel der  
**Hallig Galerie**

**Verkauf regionaler Produkte**  
*Andenken, Kunst, Handgemachtes,  
Feinkost, Bernstein Schmuck, Wolle,  
Hallig Filme, Literatur &  
Vieles Mee(h)r von der Hallig*

Im friesischen Reetdachhaus  
Hanswarft  [www.hallig-galerie.de](http://www.hallig-galerie.de)  Tel.: 04849/261

## Ein ständiges Kommen und Gehen: Bootsbestand in Bewegung

*Von Jörgen Bruhn*

Jann-Erich (besser bekannt als Janni) Mextorf und Lebensgefährtin Gudrun Franz haben ihr

ideales Boot gefunden: Die „Eilun Feer“, eine sehr reviergeeignete LM 27, hat bei uns festgemacht.



Mit der „Tiira“ brachten Phillip Gienapp und Katja Heubel einen waschechten 30er Jollenkreuzer in unser Revier. In meiner Jugend waren das die „Stars“ in unserem Revier.

Uli und Christine Kliem liegen jetzt mit ihrer „Rummelpott“ in Husum. Die Beiden passen mit ihrer wattengerechten Feeling 36 gut zu uns. Ein besonderer Leckerbissen ist der durchdachte Trailer.

*Anna und Lea Franz taufen die „Eilun Feer“ (Foto: Gudrun Franz)*

Szymon Malszycki, der uns aus der Jollengruppe lange bekannt ist, hat sich die „**Kit Kat**“ zugelegt. Der Katamaran vom Typ F2 Topcat trägt bei 4,80 m Länge fast 15 m<sup>2</sup> Segelfläche. Damit muss Szymon einfach schnell sein.

Heiko und Sonja Cunze haben sich eine **Adler 34** angeschafft. Dieses formschöne Motorboot wird von Heiko fachmännisch instandgesetzt und soll den Beiden schöne Reisen, auch auf Binnenrevieren, ermöglichen. Wir haben

Hoffnung, dass die „**Freja**“ uns trotzdem im Verein erhalten bleibt.

Jens Arnold und Christa Petersen haben sich von ihrer schönen „**Rubin**“ getrennt. Obwohl nicht mehr Bootseigner, hilft Jensi nach wie vor überall wo er kann.

Auch die „**Sandokan**“ von Helmut Adam und Frau hat den Eigner und das Revier gewechselt. Glücklicherweise bleibt uns auch Helmut als nimmermüder Geländewart erhalten.



*Die „Rubin“ begegnet uns zukünftig auf der Flensburger Förde (Foto: J.Bruhn)*

Wat den een sien Uhl is den annern sien Nachtigall.

## Die Makrelen sind da!

*Von Jörgen Bruhn. Die Fotos hat Ove Ketels 1983 auf der „Cimber IV“ aufgenommen.*

Sobald die Sonne etwas höher stieg, ging ein Raunen die Küste auf und ab: „Sünd se all door?“ Gemeint waren natürlich die Makrelen, die im Sommer an die Küste kommen und auch in größerer Zahl zu fangen sind. Wenn man denn einen Schwarm findet. Vorreiter der Makrelenfischens im HSRv war ohne Zweifel Fritz Paulsen. Mit seinem 30er Jollenkreuzer „Albatros“ stellte er in jeder freien Minute den Makrelen nach; erst in Husum und später von Amrum aus.

Auch mein Vater Hans Bruhn war dem Angelfieber verfallen. So erinnere ich eine Angeltour im August 1974 mit der „Cimber III“, einem Kiel-schwerter vom Typ Snapdragon 23. Wir waren zu viert. Außer meinem Vater und meinem Bruder Kai war auch Helmut Liley, ein Nachbar, als Gast dabei. Und so segelten wir bei WNW

2–3 unter Groß und Genua die Hever herunter. Hinter der „Enge“ nahmen wir die Genua weg und starteten die Maschine. Jetzt kamen die Angeln raus. Das waren sogenannte Paravane, auf die mein alter Herr schwor. Die kleinen Aluminium-Scherbretter wurden mit ca. 3 kn geschleppt. Dabei schnitten sie unter und erreichten eine bestimmte, einstellbare Tiefe. Hinten am Paravan wurde ein Vorfach mit mehreren Makrelenhaken angebracht. Biss jetzt eine Makrele an, stieg der Paravan an die Oberfläche und



*Hurra! Eckehard Radü (l) und Hans Bruhn*

man sah ihn im Heckwasser tanzen. Es konnten zwei Angeln gleichzeitig geschleppt werden.

Die „Cimber III“ verfügte über einen 8 PS „starken“ Yamaha Aussenborder. Der luftgekühlte Zweitakter zog zwar gut, aber er war laut und stank. Es stand eine ekelhafte alte Dünung und der Wind war eingeschlafen, so dass wir in einer Abgaswolke fuhren. Mir war schon sehr schwummrig, aber aufgegeben wurde nicht. Wir suchten krampfhaft nach Möwen. Anzeichen für einen Schwarm sogenannter „Spitzen“ (kleine Fische, die auf der Flucht vor Makrelen an die Oberfläche kommen) sind Möwen, die ständig ins Wasser stürzen. Wenn man mit dem Fernglas lange genug intensiv sucht, sieht man überall Möwenschwärme. Also dampften wir mit schlagendem



*Volle Konzentration auf „Cimber IV“*

Stützsegel bis Mittelhever-Ansteuerung. Zwei Makrelen fingen wir dabei in sechs Stunden. Wir gingen dann zurück und da es ein ruhiger Abend war, entschied sich der alte Herr, Nahe Süderoog im „Mistloch“ vor Anker zu gehen. Wir aßen Abendbrot und tranken noch ein Bier. Allmählich wurden die Kopfschmerzen von Abgas und Motorgedröhne weniger und wir gingen zur Koje. Am nächsten Morgen um fünf Uhr gab es dann einen Alarmstart. „Wir müssen hier weg“ rief mein Vater. Zur morgendlichen Begrüßung. Es wehte mit 4-5 aus Nordost, dadurch stand grobe See und das Wasser lief schnell ab. Das Boot setzte schon durch und der Anker ging nicht raus, so dass mein Vater überlegte, den Anker zu Slippen. Dabei fluchte er wie ein Rohrspatz: „Datt heff

ick mi all dacht. Dat verfluchte Mistloch. Hier heff ick allmohl een Anker tosett. Hier legg ick mi mien Leevdag nie wedder henn!“ Es vergingen bange Minuten. Irgendwie schaffte Kai es, den Anker hochzureissen und wir liefen in tieferes Wasser. Zunächst

kreuzten wir mit Groß und Maschine gegen Strom und Wind an. Dabei erzählte Vater die Geschichte, als sie an gleicher Stelle vor rund zwanzig Jahren mit dem hölzernen 30er Jollenkreuzer die Ankerleine kappen mussten, um nicht leck zu schlagen.

An Angeln war bei dem Wind nicht zu denken und so kreuzten wir gegen den strammen Ostwind nach Hause. Wobei „wir“ relativ

war: Mein Vater und Nachbar Helmut hatten es nämlich vorgezogen, nach einem dürftigen Frühstück der Jugend das Ruder in die Hand zu geben. Mit den Worten des alten Herrn: „Ihr wisst ja, wo es langgeht.“ verabschiedeten die zwei sich und packten sich auf die Kojen, um den versäumten Schlaf nachzuholen.



**Schulz**  
Tischlerei

**Wir sind die Profis für Ihren Auftrag:**

**Innenausbau, Möbelfertigung, Fenster & Türen, Ladenbau,  
Büroeinrichtungen und Sonderanfertigungen**

**Husum · Tel. 04841 9 30 37 · [www.schulzhusum.de](http://www.schulzhusum.de)**

„Tradition ist Weiterreichen der Glut, nicht der kalten Asche.“

## Neues aus dem Archiv.

von Jörgen Bruhn

Auch im vergangenen Jahr habe ich interessante Dinge für das Archiv sichern und kompletieren können. Besonders dankbar bin ich unserem Pellwormer Segelkameraden Heinz Clausen, der am 01.06.1962 in den HSRV eintrat und auf dem Kutter segelte. Heinz lieh mir sein Fotoalbum und beschrieb, soweit er sich erinnerte, Situation und vor allem Namen der Abgebildeten. Vielen Dank auch an Peter Kruse, der die Logbücher des Kutters (und eine Sammlung

„Kutterdienstvorschriften“) unter seine Fittiche genommen hatte.

Leider fehlen allerdings fast alle Aufzeichnungen und Fotos von vor dem Krieg. Auch die 70er und 80er Jahre sind kaum vorhanden beziehungsweise einer „Säuberungsaktion“ zum Opfer gefallen.

Ich bitte um Zeitungsausschnitte, Fotos, Logbücher oder Filme, von denen ich eine Kopie anfertigen darf.



*Der Kutter vor der alten Schleuse; Wally Jacobsen am Ruder (Foto: Slg. Heinz Clausen)*



Unsere Segelkameradin

# Karin Hirschbeck

verstarb am 15. Juli 2020  
im Alter von 79 Jahren.

Karin trat am 01. April 1982 in den Husumer Segler - Verein ein. Mit Günter und ihren Kindern unternahmen sie mit der kleinen „Shanty“ viele Reisen in Nord- und Ostsee. Oft waren wir, Bärbel und Heinzl mit der „Sayonara“, im Schlepptau. Wir waren fast an jedem Wochenende gemeinsam unterwegs, nur Sturm konnte uns bremsen. Karin liebte das Reisen in Gemeinschaft ins In- und Ausland. Später wurde Karin dann noch Wirtin in unserem Clubhaus. Ihre ganz eigene liebevolle Art machte das Vereinsheim zum beliebten Treffpunkt aller Mitglieder. Die vorweihnachtlichen Basare, die Karin so gern organisierte, werden uns immer in Erinnerung bleiben. Auch das Singen in unserem Husumer Shanty-Chor hat ihr sehr viel Freude bereitet. Karin verlor nie den Lebensmut, sie strahlte immer Hoffnung aus, auch als eine schwere Krankheit ihren Alltag immer mehr einschränkte.

Du fehlst uns, Karin.

*Heinzi Bruhn*

## Lose Enden

„Corona-bedingt“ hat sich das Virus für uns als Killervirus erwiesen. Das Jahr 2020 konnte hinsichtlich der Traditionen unseres Vereins erstmalig nicht durchgeführt werden. Auch die Grünkohlversammlung im Dezember musste ausfallen und damit auch die Ehrung langjähriger Mitglieder.

Dennoch sei an dieser Stelle auf die 50-jährige Mitgliedschaft von Jörgen und Kai Bruhn, Jürgen Ketels und Fred Lorenzen

hingewiesen und auch auf die 25-jährige Mitgliedschaft von Jürgen Ernst und Reinald Seiffert hingewiesen.

Für Eure Treue hier schon einmal Herzlichen Dank. Das Überreichen der Ehrennadeln erfolgt dann wahrscheinlich auf der Hauptversammlung.

Ebenso können die Auszeichnungen der Fahrtensegler und Vorschoter erst nächstes Jahr vorgenommen werden.

## In eigener Sache

In diesem Jahr hatten wir uns gedanklich schon mit einer kleinen „Notausgabe“ abgefunden. Aber im Laufe der Entstehung durften wir erkennen, dass uns viele lesenswerte Artikel erreichten. Das freut und motiviert uns! Bitte denkt schon jetzt an die kommende Ausgabe. Haltet fest, was Euch wichtig erscheint

und „versorgt“ uns wieder mit Berichten und Fotos, egal, ob Reisebeschreibung oder „Zweizeiler“. Es ist Eure Vereinszeitung, Ihr könnt sie gestalten.

Danke für die schönen Beiträge, und Dank an unsere Inserenten! Wir wünschen euch frohe Weihnachten und ein glückliches, gesundes Jahr 2021.

Eure Tröte-Redaktion  
Mareike, Broder und Jörgen



Über Geld  
sprechen  
ist einfach.



[nospa.de](https://nospa.de)

Weil die Sparkasse nah ist  
und auf Geldfragen die  
richtigen Antworten hat.

 Nord-Ostsee  
Sparkasse