



TRÖTE 2021



Husumer Segler – Verein von 1928 e. V.

Rödemishallig, Postfach 1246, 25802 Husum

Telefon: 04846 – 3052.

E-Mail: mail@hsrv-husum.de.

Internet: HSrV-Husum.de.

Eingetragen beim AG Flensburg unter VR37HU

Unser Vorstand:

1.Vorsitzender:

Heiko Cunze

Tel: 04841-81399

2.Vorsitzender:

Dr.Jesko Oestergaard

Tel: 015204111818

Kassenwart:

Christian Melzer

Tel.:04841-772270

Jugendwart:

Phillip Gienapp

Tel.:015229577813

Takelmeister:

Jörgen Bruhn

Tel.:01719900079

Platzwart:

Helmut Adam

Tel.:01632870159

Gebäudewart:

Frank Petersen

Tel.:01776128316

Unser Ältestenrat:

Sonja Cunze, Martin Erichsen, Hargen Johannsen, 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

Redaktion: Jörgen Bruhn. Anzeigen: Broder Iben.

Gedruckt bei 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. Sämtliche Artikel geben ausschließlich die Meinung des Verfassers wieder.

Titelbild: „Frisia“ und „Navicula“ in der Husumer Au 2021. Foto: Jörgen Bruhn



Liebe Segelkameradinnen und Segelkameraden,

auch das zweite Jahr in der Pandemie hielt einige Überraschungen für uns bereit.

Da der Hafen wegen der Sperrwerkssanierung für zwei Monate geschlossen wurde, machten sich einige Segler sehr früh auf den Weg, in „offene“ Häfen nach Föhr, Pellworm oder Süderhafen. Hier durften sie jedenfalls vor der Tür ihre Runden drehen, solange Übernachten außerhalb des Heimathafens noch nicht erlaubt war. Sanitäre Einrichtungen blieben zunächst geschlossen. Einige Eigner blieben in Husum, andere wollten erst ins Wasser, wenn der Hafen wieder öffnete. Mehrere Boote blieben ganz an Land. Die Hallen waren in diesem Jahr für den Sommer zu voll! Es dauerte lange bis das annähernd normale Hafenleben sich einpendelte.

Die Monatsversammlungen waren Anfang des Jahres noch nicht erlaubt, die Bootseignerversammlung fiel aus, die Jahreshauptversammlung musste verschoben werden.

Das LKN hielt, was es versprach, und öffnete das Sperrwerk eine Woche vor dem festgesetzten Termin. So konnten wir den Husumer Hafen wieder befahren.

Die Regatta wurde aus Mangel an Beteiligung abgesagt.

Kurzfristig setzten wir das Projekt Umkleideräume für die Jugendabteilung mit großem Arbeitseinsatz um. Danke an alle helfenden Hände und den Takelmeister mit seinen Maschinen und Werkzeugen. Ohne solche Vereinskameraden kann so ein Projekt nicht in so kurzer Zeit umgesetzt werden.

Vielen Dank!

Wir brauchen Mitglieder, die mitdenken und helfen, Ideen für neues haben und da sind, wenn man sie braucht.

Nachdem es beim Aufslippen und Stauen keine Probleme gab, liegen die Boote wieder in den Hallen und werden auf das nächste Jahr vorbereitet.

Ich wünsche uns für das Jahr 2022 eine gute Saison und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Mast- und Schotbruch

Euer *Heiko Cunze*



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
Wachwechsel		6
Sportbootführerschein		9
Jugendarbeit 21		13
Gydes Wappentour		19
Neuer Heimathafen	28	
Godewinds Sommertour		32
Befahrensregelung		42
Sommertour mit Diekssand		50
Jörgs Begegnungen	65	
Sperrwerkssanierung		68
Husumer Schleuse		83
Eisgang		97
Arbeitseinsatz		100
Bootsbestand		106
Thomas und de Waterfleegeer		108
Sängerpreis		114
Thomas Carstensen	118	
Dit und Dat/Ehrungen		122
Archiv/in eigener Sache		123



Neulich auf der Hever. (Foto: Jörgen Bruhn)

Hargen Johannsen übergibt Heiko Cunze den Vereinsvorsitz

Wachwechsel auf der Brücke

Von Jörgen Bruhn

Am 01.06.1974 tritt Hargen Johannsen in den Husumer Segler-Ver-
ein ein. Eingeführt wird er von Christoph Voigts, der seit 1972 Mitglied
ist und schon auf dem Kutter segelt. Das möchte auch Hargen, Chris-
tophs Schulfreund, gemeinsam mit seinem Bruder Sönke.

Schon 1975 erwirbt Hargens Vater Anton eine Pfeil-Jolle und wenig
später den 20er Jollenkreuzer „Tümmler“; damit hat Hargen quasi ein



„Tümmler“ mit Hargen am Ruder (Foto Hella Bruhn)

eigenes Boot mit dem er in den kommenden Jahren viele schöne Touren unternimmt und das Wattenmeer für sich erkundet; oft sind Kuttersegler die Vorschoter.

1978 erwirbt Vater Johannsen die „Freya“, einen Kielschwerter des Typs Surprise mit 7,65 m Länge und 27 qm Segelfläche am Wind. Dieses handliche, trailerbare und doch sportliche Kajütboot nutzt Familie Johannsen zu ausgedehnten Sommertouren aber auch zu sehr vielen Törns durch die Halligwelt. Regatten kommen ebenfalls nicht zu kurz.

Nach einer vierjährigen Segelpause gönnt Hargen sich dann das erste – und bis jetzt einzige – eigene Boot: Eine sportliche X 99, die sowohl anspruchsvolles Regattaboot als auch Fahrtenschiff ist und auf den Namen „X-mal“ hört. Mit diesem Boot erwacht in Hargen das Regattafieber erst richtig, und es hält bis heute an.



Hargen am Ruder seiner „X-mal“ , Regatta 2017 (Foto: Jörgen Bruhn)

Als der Verein 1998 ein neues Vorstandsmitglied suchte, stellt Hargen sich zur Verfügung. Seine Vorstandslaufbahn beginnt als zweiter Vorsitzender. Nachdem er dieses Amt sechs Jahre gewissenhaft wahrgenommen hat, wählt die Versammlung ihn 2004 zum ersten Vorsitzenden. Glücklicherweise ist Hargen selbstständiges Arbeiten gewohnt und so nimmt er die Herausforderung an, einen Verein aus lauter Individualisten zu leiten. Oft eher aus dem Hintergrund, immer wohlüberlegt und niemals laut lenkt er 17 Jahre lang die Geschicke des Vereins. Hargen versteht es glänzend, das Regattasegeln als verbindendes Element zwischen den Segelvereinen der Westküste einzusetzen. So oft er kann, nimmt er an Regatten teil. Er wirkt lange in der Regattaauswertung und Organisation des Friesencups mit. Auch die Einbindung in den Nationalpark ist ihm eine Herzensangelegenheit und er versteht es, die richtigen Kontakte zu knüpfen. Viele Dinge werden in Hargens Amtszeit vereinsintern verbessert und geschaffen. Er ist neuen Ideen gegenüber immer aufgeschlossen. Besonderen Wert legt Hargen auf die Sicherheit der Mitglieder. Der Bootstransport wird auf eine rechtssichere Basis gestellt. Es werden Fluchtwege und Notbeleuchtungen geplant, ein Defibrillator wird installiert. Baulich werden beide Hallendächer saniert. Dann kümmert Hargen sich um die Vereinssoftware und ermöglicht den ersten Internetauftritt des Vereins. Als erfahrener Planer steckt Hargen viel Zeit in Kostenermittlungen und Pläne für Hafen- und Hallenerweiterungen, Kranplätze und die Clubhaussanierung.

Leider gibt es in Hargens Amtszeit nicht nur Sonnenschein. Im Winter 2016/2017 zieht ein Unwetter herauf. Ein von wenigen Mitgliedern entfachter Streit geht an die Substanz des Vereins. Hargen bleibt am Ruder des rollenden und schlingernden „Vereinsschiffs“, auch wenn es ihm manchmal schwer gefallen sein mag. Das ist gut so, denn die „Mannschaft“ steht fast geschlossen hinter ihm.

Jetzt, da der Verein wieder in ruhigem Wasser dahingleitet, geht Hargen mit geradem Rücken von Bord. - Aber Halt! -, er geht ja gar nicht von Bord sondern übergibt lediglich das Ruder und bleibt uns als Ältestenratsmitglied und als tüchtiger Segler erhalten.

Wir danken Dir!

+

Herzlichen Glückwunsch an unsere drei neuen Kapitäne
und ihren Ausbilder Jörg Hansen!

Sportbootführerschein in Eigenleistung

Text und Fotos von Jörg Hansen

Im Winter 2020/21 habe ich mich nach Kursen für unsere Jugendlichen zum SBF erkundigt und stellte fest, dass unser bewährtes Verfahren bei uns im Vereinsheim mit der reduzierten Kursgebühr nicht mehr zustande kam.



Szymon mit seinem Topkat „KitKat“ auf der Hever.

Gyde hat Kontakt zu einem DSV Prüfer hergestellt und er hat mir bestätigt, dass ich einen Kurs mit unseren Jugendlichen auch selbst durchführen kann.

Zuerst habe ich in der Jollen-WhatsApp-Gruppe angefragt und es hatten sechs unserer Jugendlichen Interesse.

In der ersten Zeit habe ich mit Distanzunterricht begonnen, weil wir wegen Corona nicht in der erforderlichen Gruppenstärke zusammen kommen konnten.



Unsere drei neuen Kapitäne: (von links:) Jacob Stümke, Gonne Hansen und Maurice Fuchs.

Im Frühjahr waren wir fast so weit, dass wir uns um eine Prüfung bemühen wollten und mein Plan war, dass wir nach Glücksburg fahren um dort, bei der Hanseatischen Yachtschule, die theoretische Prüfung

abzulegen. Für die praktische Prüfung wollte ich einen Prüfer nach Husum bestellen und dafür unser Begleitschlauchboot „Red Pull“ nutzen.

Irgendwie hatten wir es im Frühjahr nicht geschafft und hatten auch im Sommer andere Prioritäten. Nach den Sommerferien haben wir uns dann zu fünft regelmäßig im Vereinsheim getroffen und Navigation gepaukt. Ich erfuhr, dass unser neues Mitglied Günni Falkenberg auch einen Sportboot-Führerscheinkurs bei uns abhält. Ich rief bei ihm an und fragte, ob wir uns bei den Prüfungen in Husum mit dranhängen könnten.

Er hat zugestimmt und uns sogar auch zugestanden, mit unserem Schlauchboot als Prüfungsboot anzutreten.

Vielen Dank nochmal an dieser Stelle dafür.

Wir haben dann auch noch dreimal mit Red Pull Übungsfahrten im Hafen unternommen.

Am 16.10.2021 haben dann alle drei Prüflinge, die sich letzten Endes zur Prüfung angemeldet hatten, bestanden.

Ich habe auch mit den anderen gesprochen und ich bin zu dem Ergebnis gekommen, dass es - Prüfung hin oder her - sinnvoll war, sich mit der Theorie und Navigation zu befassen.

Die drei neuen Kapitäne heißen aber Maurice Fuchs, Jacob Stümke und Gonne Hansen.

ANHÄNGER - VERKAUF - VERMIETUNG - WERKSTATT



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

Skipper Schule Nordfriesland

Anerkannte Ausbildungsstätte des DMYV
Anerkannte Wassersportschule des VDS
Schulungspartner der SBV im DMYV
Qualitätssiegel der DMYV/VDS/VDWS



 **Sportbootführerschein Binnen**

 **Sportbootführerschein See**

 **Fachkundenachweis FKN**

 **Funklizenz SRC und UBI**

Info unter Tel.: 0152-24909890

Mail: skipper@mail.gmx

Web: www.skipper.schule

Durch Sperrwerkssanierung und Corona eine besondere Herausforderung:

Jugendarbeit 2021

Text und Fotos von Phillip Gienapp.

Kurz bevor die Dickschiffe in die Hallen kamen, hatten wir es im Herbst 2020 geschafft, die Optis wegzupacken, die Jollen abzuriggen und die Jugendabteilung einigermaßen „klar Schiff“ zu bekommen. Und so war wieder eine Segelsaison vorbei. Wie schon letztes Jahr, gab es anfangs einige Corona-bedingte Einschränkungen. So war es im Winter nicht möglich, Theorie zu machen und es ging erst Ende April los. Dann aber richtig und direkt auf's Wasser!

Das erste Highlight des Segeljahres kam dann auch schon bald: ein ganzes Wochenende Segeln in Friedrichstadt auf der Treene. Nachdem in mehreren Fahren und mit viel Hilfe alle Boote noch am Freitag-



Optis auf der Treene.



Jollen bei Leichtwind auf der Treene.

Nachmittag nach Friedrichstadt gebracht worden waren, hatten wir zwei schöne Segel-Tage, bei leider eher wenig Wind, bevor Sonntag-Nachmittag alles reibungslos wieder eingepackt und nach Husum verfrachtet worden war. An dieser Stelle nochmal vielen Dank an die Friedrichstädter, dass wir da sein durften, und an die Helfer, vor Allem Jan und Carmen, die sich für uns an den Grill gestellt hatten! So ein Segel-Wochenende werden wir nächstes Jahr garantiert wieder organisieren.

Ziemlich schnell waren dann auch schon wieder Sommerferien, aber weil die Saison gezwungenermaßen so spät angefangen hatte und wir Trainer Zeit hatten, haben wir einige Extra-Termine in den Sommerferien anbieten können. Wir haben dann auch die Gelegenheit genutzt und draußen vor dem Dockkoog gesegelt.



Jollen in der Husumer Bucht.



Indoor-Training vor der Schleuse

Bei wenig oder auch ordentlich Wind haben alle viel Spaß gehabt. Beim wöchentlichen Training am Nachmittag ist die Zeit dafür knapp und häufig kommen uns auch die Schließzeiten des Sperrwerks in die Quere.



Gleich geht's los: Trainer Christian Stender und Jugendliche.

Nach den Sommerferien ging es dann wie gewohnt weiter, allerdings inzwischen häufig an zwei Tagen in der Woche. Da einige Opti-Kinder dazugekommen waren und andere aus dem Opti heraus gewachsen waren, hatten wir die Gruppe quasi in Optis und Jollen geteilt. Dies hatte auch den Vorteil, dass wir etwas intensiver trainieren konnten. So haben die 420er auch mal die Spinnaker und das Trapez ausprobieren können oder wir sind kleine Spaßregatten gesegelt.

Da das Segeln „draußen“ allen, auch uns Trainern gut gefallen hat, haben wir dies auch nach den Ferien an Wochenenden noch ein paar Mal gemacht. Einmal über Niedrigwasser mit Trockenfallen auf



Auf Lundenbergsand.

Lundenbergsand, inklusive Einsiedlerkrebs-Rennen und Baden (Ende September! allerdings im Neoprenanzug), einmal nach Süderhafen zum Pommes-Essen (wegen Mittagspause des Kiosks doch nur Eis), oder einfach so. Mit wechselnder Bese(a)tzung in bis zu zwei 420ern und zwei Zugvögeln hatten alle wieder viel Spaß. Natürlich ist nicht immer alles glatt gegangen und so ist ein 420er in der Husumer Au gekentert, weil die Vorschoterin das Trapez nicht schnell genug ausgehakt bekam. Schön war auch, dass sowohl bei der Geschwaderfahrt Anfang September als auch beim Absegeln ein paar Jollen dabei waren. Nach den Herbstferien war dann so langsam Schluss und eine schöne Saison mit einer tollen Gruppe ging leider zu Ende.

Jetzt im Winter machen wir ein bisschen Segeltheorie, Knoten, zum Frühjahr hin werden wir sehen, was an Optis und Jollen zu machen ist, und natürlich steht auch das Einrichten und „in-Beschlagnehmen“ der neuen Jugend-Container auf dem Programm. Es ist toll, dass eine so schöne Lösung für größere Umkleiden gefunden wurde und dabei auch noch ein Gruppenraum entstanden ist. Es ist auch schön, dass dem Verein so viel an der Jugendarbeit gelegen ist, dass dies - durch die engagierte Mitarbeit vieler Helfer – möglich wurde!



Jollen vor Nordstrand

opticland
SIEVERS

— Juwelier —
SIEVERS

Brillen- und Kontaktlinsen-Studio

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

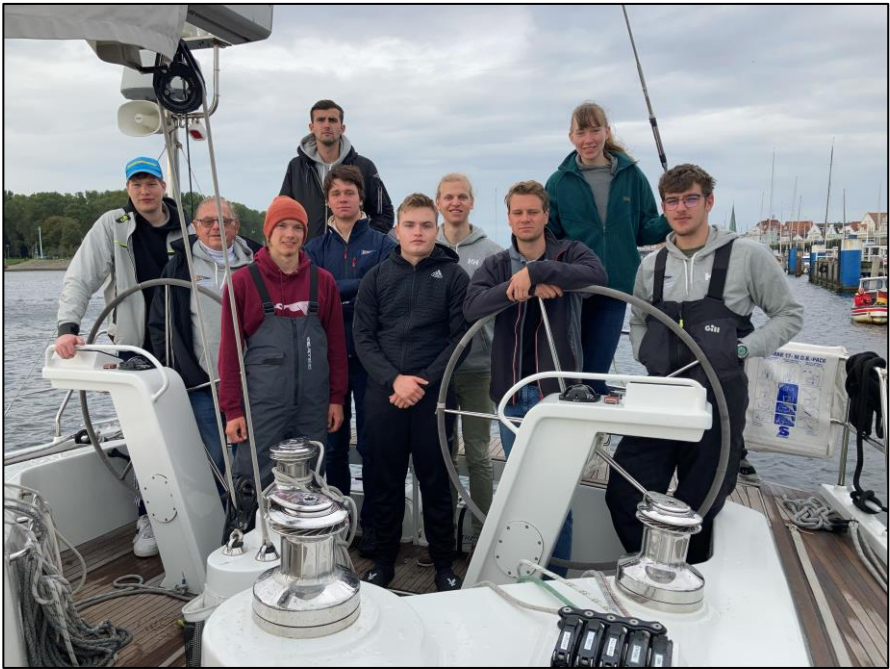
Von Kiel über Burgstaaken über Eckernförde über Laboe nach Travemünde: 26.09.- 03.10.2021, 380 sm, davon 373 sm gesegelt

Jugendherbsttour und Commodore Cup auf der Wappen von Bremen

Text und Fotos von Gyde Hansen

Seit ich für mein Studium nach Bremen gezogen bin, segel ich mit der Segelkameradschaft Wappen von Bremen (SKWB). Dieser Bericht handelt von dem zweiten Wochentörn, den ich bisher auf den Hochseeschiffen der SK mitgesegelt bin. Jeden Herbst findet eine Tour mit einer reinen Jugendcrew statt, die sich an den Commodore Cup anschließt oder diesem, wie bei der diesjährigen Tour, voran geht. Bei dem Cup handelt es sich um eine Langstreckenregatta, die sich ebenfalls explizit an junge Seglerinnen und Segler richtet. Organisiert wird die Veranstaltung von vier nordischen Vereinen: dem Lübecker Yachtclub, dem Kieler Yachtclub, dem Hamburgischen Verein Seefahrt und der SKWB. Das Ziel des Rennens ist es, Anreize für den Nachwuchs der Vereine zu schaffen. Junge Menschen sollen für das Hochseesegeln begeistert werden und erhalten in diesem Zuge die Möglichkeit, ohne entsprechende Scheine unter der Aufsicht eines erfahrenen Supercargo eigenverantwortlich hochseetaugliche Schiffe zu führen.

Am Nachmittag des 26. Septembers trudelt die Crew auf der WAPPEN von Bremen ein, die in Düsternbrook an der Kiellinie liegt. Ein Großteil von uns kennt sich von der letzten Herbsttour auf der BANK von Bremen. Unser Anreisetag fällt auf den Wahlabend der Bundestagswahlen - ohne politische Diskussionen kann er daher nicht vergehen. So schauen einige von uns mehr, andere weniger emotional auf die ersten Hochrechnungen des Wahlergebnisses, während im Cockpit die bestellte Pizza verköstigt wird..



*V.l.n.r. Johannes Frenzel, Peter Schikora, Jari Krebs, Alexander Bodera-
cki, Frederick Nabor, Robert Kose, Johannes Lohmer, Søren Rebenstorff,
Gyde Hansen, Milan Ryll*

Das weite politische Spektrum, das unsere junge Crew abdeckt, bietet viel Potenzial für intensive Diskussionen. Und die gibt es auch im Verlauf der Tour zur Genüge. Am nächsten Tag starten wir unsere Tour bei drei Windstärken aus Südsüdost und leichter Bewölkung. Es geht Richtung Fehmarn, um die spätere Regattastrecke (Kiel -

Travemünde) auszukundschaften. Dort stellen die Arbeiten am Fehmarn-Belt-Tunnel derzeit ein besonderes Hindernis dar. Nachdem wir die Kieler Bucht zunächst aufkreuzen, fahren wir später raumere Kurse und durchqueren schließlich die Mecklenburger Bucht. Der Wind pendelt zunächst zwischen 10 und 14 Knoten, in den Spitzen briest es später kurzzeitig bis 21 Knoten auf. Daher fahren wir ab Dämmerung unter Kutterfock und erstem Reff im Groß. Jari, der in die Fußstapfen

unseres Gourmetkochs der vorherigen Tour, Robert, tritt und mit der Essensplanung betraut wurde, zaubert uns ein leckeres Abendessen. Die Gerichte wirken bodenständig; statt Lammfilets wie auf der letzten Tour stehen Pasta Pomodoro oder Rotkohl mit Kartoffeln auf dem Programm, aber geschmacklich haben sie es in sich. Ansonsten verläuft die Nacht ruhig und das drei-Stunden-Wachsystem mit zwei Wachen spielt sich gut ein. Fluoreszierende Algen beglücken uns nachts in den Wasserverwirbelungen am Heck mit Meeresleuchten.

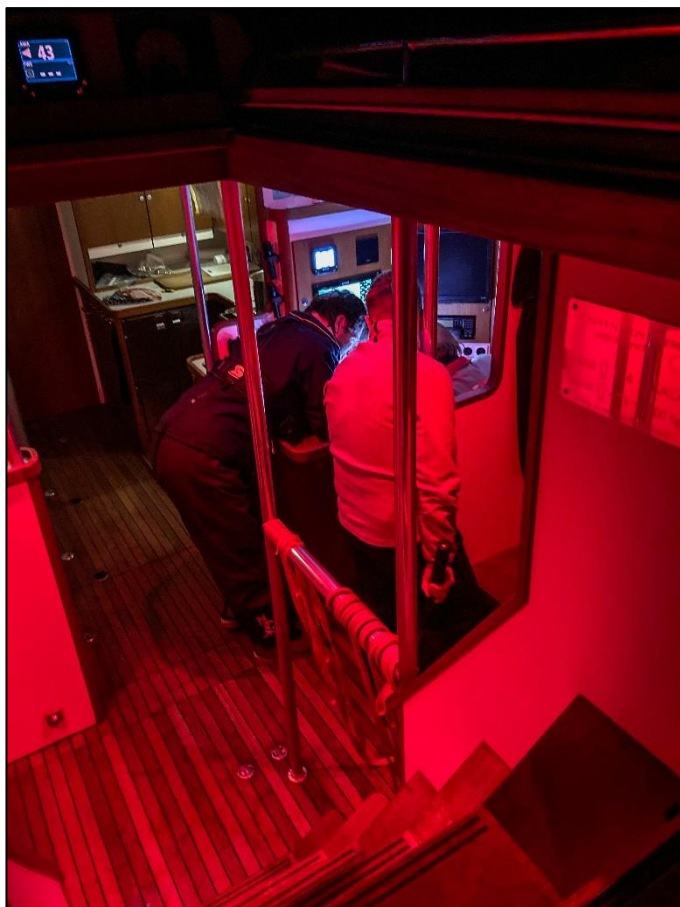
Der neue Tag bricht an und bringt uns den Sommer zurück. Mit Sonnenbrille und in T-Shirt sitzen wir an Deck. Das sonnige Wetter wirkt sich sehr positiv auf die Stimmung aus. Der große Haken an der Sache ist allerdings, dass mit den Temperaturen auch die Flaute kommt. Den ganzen Vormittag dümpeln wir vor Kühlungsborn. In der Nacht haben wir vor der Landzunge bei Darßer Ort gewendet und sind inzwischen wieder auf dem Rückweg. Bis Freitag müssen wir wieder in Kiel sein, denn am Samstag startet der Commodore Cup vor Strande. Für Donnerstag sind allerdings über 40 Knoten Sturmböen angesagt, weswegen wir wohl mit einem Hafentag rechnen müssen.

Als die Windanzeige schließlich wieder auf 6 Knoten klettert, heißt es dann All-Hands-on-Deck. Gennakertraining mit Regatta-Rollenverteilung. Nach einigen Halsen nehmen wir schließlich Kurs auf Burgstaaken auf Fehmarn. Da die zweite Nacht nicht vollständig durchgesegelt wird und wir ausreichend erholt sind, weichen wir das Wachsystem auf. Nach 176 Seemeilen sind um 23:00 die Leinen in Burgstaaken fest. Ein Einlaufbier vereint die Crew bei Kerzenschein im Cockpit, bis schließlich alle in die Kojen fallen. Inzwischen ist es Mittwochvormittag. Leider hatte sich in den letzten Tagen herausgestellt, dass einige Winchen nicht einwandfrei funktionieren. Daher sind wir am Vormittag mit einigen kleinen Reparaturen beschäftigt und bauen die zwei lahmen Winchen auseinander, reinigen sie, um sie zu fetten und danach wieder zusammenzusetzen.



Winchen wollen gepflegt werden; gesäubert und frisch gefettet funktionieren sie wieder einwandfrei.

. Nach einem schnellen Mittagessen geht es endlich wieder auf's Wasser. Mit 14-17 Knoten aus West werden wir Richtung Eckernförde gepustet. Da wir zunächst um Fehmarn aufkreuzen müssen, nutzen wir die Gelegenheit erneut, um in der Regatta-Rollenverteilung zu trainieren. Mit ein wenig Übung klappen die Wenden nach einer Weile deutlich besser. Anschließend fallen wir ab und ersetzen die Kutterfock durch die Rollgenua. Am Abend frischt der Wind deutlich auf.



Konzentrierte Kartennavigation bei Nacht: das GPS-Signal hatte sich kurzzeitig verabschiedet.

Während wir vor dem Kieler Leuchtturm unterwegs sind, fegt eine Windhose über die Kiellinie, wie wir später in den Nachrichten lesen. Auch in unserer Umgebung verschlechtert sich das Wetter mit der Dämmerung und brist auf sechs Windstärken auf. Gegen 20:00 erhascht uns eine zusätzliche Herausforderung: das GPS-Signal fällt aus, sodass wir dazu gezwungen sind, uns auf unsere terrestrischen Fähigkeiten zu verlassen. Einige Zeit später ist die anfängliche Anspannung verflogen und das Signal etwa drei Stunden darauf glücklicherweise wieder da. Mit gerefftem Großsegel und der Kutterfock kommen wir um 23:20 in Eckernförde an. Dort wettern wir am nächsten Morgen bis zum Nachmittag den Starkwind ab. Anschließend geht es bei 5-6 Windstärken aus Südwest nach Laboe. Am Abend sitzen wir kartenspieland im Salon. Wir sind trotz des langen Tages und wahrscheinlich auch wegen des verzerrten Schlafrhythmus eine ausdauernde Runde. Freitag morgen gibt es ein ausgiebiges Frühstück. Den restlichen Tag widmen wir einem letzten Training für die morgige Regatta. Wir nutzen die bereits ausliegenden Regattatonnen, um unter Regattabedingungen den idealen Start zu üben. Auch die eventuell erforderlichen Vorsegelwechsel und möglichst schnelles Ein- und Ausreffen sowie Manöver werden intensiv trainiert. Nachdem sich die Navigationsecke mit unserer Leistung zufrieden zeigt, setzen wir den Kurs Richtung Schilksee. Um 18:00 Uhr sind wir in der virtuellen Steuerermannsbesprechung eingeklinkt. Wir starten im Kängurusystem und sind um 08:47:28 Uhr dran. Zum Tagesabschluss nimmt unser ehemaliger Gourmetkoch ein letztes Mal sein Handwerk auf und zaubert der Crew ein „Entrecôte al Robert“. Sein Debüt überzeugt. Ein solches Festmahl vollendet die ideale Vorbereitung auf das Rennen.

Am Renntag geht es um halb sieben aus den Kojen. Auslaufen ist für eine Stunde später anberaumt. Mit ein wenig Verspätung sind wir schließlich auf der Kieler Förde und legen einen guten Start hin.



Ankunft in Laboe bei Nacht

Das erste Drama lässt allerdings nicht lange auf sich warten. Kurz nachdem wir den Kieler Leuchtturm runden, reißt uns der Gennaker (A2). Aus dem Nichts klafft das Tuch bei 9 Knoten Wind entzwei, sodass wir einige Minuten mit dem Bergen beschäftigt sind. Nach einem recht schnellen Manöver wechseln wir auf den Code Zero. Glücklicherweise frischt der Wind etwas auf, sodass die Besegelung das Schiff nicht lange unterpowert. Vor Fehmarn allerdings geht es nicht mehr so schnell voran und unsere Geschwindigkeit verringert sich von vorigen 9 auf 6-7 Knoten. An Fehmarn vorbei wird unser Kurs immer spitzer. Wir wechseln den Code Zero, auch wegen des inzwischen wieder zugenommenen Windes, gegen die Genua (C1). So kreuzen wir eine ganze Weile, bevor es kurz vor der Ziellinie noch einmal richtig spannend wird. In letzter Minute entschließen wir uns, unsere Aufholjagd der vorigen Stunden durch den Code Zero zu beschleunigen. Leider läuft das Manöver schief und unser Match Race zieht sich bis vor die letzten Meter vor der Ziellinie. Es gelingt uns dennoch, zwei unserer Konkurrenten zu überholen. Somit endet die Regatta versöhnlich für uns. Den Abend lassen wir beim vom Lübecker Yacht Club organisierten Grillen gemeinsam mit den anderen Crews ausklingen. Gerade durch die Woche gemeinsamen Segelns vor der Wettfahrt hatten wir einen guten Zusammenhalt und waren in den Manövern eingespielt. Über lange Strecken gelang es uns, gute Geschwindigkeiten aus dem Boot zu kitzeln. Rundum sind wir also zufrieden mit unserer Leistung, die durch noch mehr Übung und Vertrautheit mit dem Schiff sicherlich noch zu verbessern gewesen wäre. Wir bedanken uns herzlich bei unserem Supercargo Peter Schikora und unserem Schiffer Søren Rebenstorf sowie der SKWB, die uns diese Tour ermöglicht haben.

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

Der Rummelpott hat in Husum festgemacht

Neuer Heimathafen Husum

Von Uli Kliem

Wenn wir unterwegs waren mit unserem „Rummelpott“ und nach unserem Heimathafen gefragt wurden und dann Bordelumsiel nannten, konnte man schon oft am ratlosen Gesicht erkennen - Bordelumsiel, wo ist das denn? Teilweise wollte man uns dann auch schon mal den ostfriesischen Inseln zuordnen. Wenn wir dann zu erklären versuchten, wo man so ungefähr suchen müsste, kam manchmal ein etwas mitleidiger Blick mit der Bemerkung: „Ach so da, aber da ist ja gar nichts.“ Richtig da ist nichts außer Natur pur, ein paar kräftige Pfähle an denen man sein Boot festbinden kann, ein bisschen grünes Vorland, ein Entwässerungssiel und ein netter kleiner Verein, der Jahr für Jahr den Launen der Nordsee ziemlich schutzlos ausgeliefert ist und es ist eine relativ kurze Strecke zu den umliegenden Halligen und Inseln. Ich bezeichne gerne Bordelumsiel als das Tor nach Amerika. Ist wohl ein ganz klein bisschen übertrieben. Gerade zum Herbst, kurz bevor die Boote aufgeslippt werden sollten, erwischten uns die ersten Stürme manchmal schon recht heftig. Christine und ich konnten dann nur auf dem Deich stehend zuschauen und hoffen, dass alle Leinen mit denen wir unseren "Rummelpott" (nicht die Rummelpott sondern der Rummelpott, unser Boot ist nämlich männlich) angebunden hatten, dem Druck der ungebremst anlaufenden Wellen standhalten würden. Um zum Boot zu kommen und die Leinen zu kontrollieren war das Wasser schon viel zu tief. Das kostete schon manchmal ganz schön starke Nerven. Alternative: Ein neuer sicherer Heimathafen und nach Möglichkeit einen Hallenplatz dazu. Nun braucht man in unserer Gegend nicht lange suchen, um einen geschützten und sicheren Hafen zu finden. Es kam eigentlich nur Husum infrage. Nun erst einmal die

Seiten im Internet aufgemacht um zu sehen, was der HSrV alles so zu bieten hat. Ich war erstaunt, wie viel Infos und tolle Bilder auf den Internet- Seiten zu sehen waren. Eine telefonische Anfrage bei Hargen Johannsen gab uns Hoffnung und er erklärte uns was wir an Formularen ausfüllen mussten und das ein persönliches Erscheinen



Sünnig! Uli freut sich, dass der Rummelpott zu Bach geht. (Foto:J.Bruhn)

und Vorstellen dazu gehörte. Für alles Weitere sei dann der Takelmeister zuständig. Das erste Telefonat mit Jörgen Bruhn werde ich nie vergessen. Jörgen, den ich vorher nicht kannte, meldete sich mit seiner sonoren Stimme und ich dachte, dass wird bestimmt nicht so einfach bei dieser Tonlage. Aber das Gegenteil geschah. Die erste Frage, ob wir unser Gespräch auch auf Plattdeutsch führen könnten und wir uns dabei auch noch duzen könnten, wurde mit selbstverständlich beantwortet. Ganz ruhig und freundlich erklärte

mir Jörgen dann wie die Aufnahme in den Verein ablief und mit dem Hallenplatz würde es auch schon klappen. Mit etwas Herzklopfen habe ich mich dann bei der ersten Versammlung im Winter 2020 vorgestellt und war doch etwas erleichtert, als ich einige der Anwesenden im Clubhaus kannte. Bei der zweiten Versammlung wurde ich als neues Mitglied einstimmig gewählt. Geschafft!!

Im Herbst 2020 machten meine Frau und ich uns auf den Weg von Bordelumsiel ins unbekannte Husum. Den Trailer hatte ich ein paar Tage vorher mit dem LKW auf dem Clubgelände abgestellt. Mit dem Mastenkran unseren Mast zu ziehen, wurde auch zu einem ganz neuen Erlebnis bei dem Peter, Fredi und Jens Arnold wie selbstverständlich halfen. Erstaunt registrierte ich schon am Vortag des Aufslippens wie durchdacht und gut organisiert die Vorbereitungen abliefen. Selbst am Tag des Aufslippens, der doch für viele Bootseigner immer noch aufregend ist, klappte alles wie am Schnürchen, nicht zuletzt weil Jörgen wie ein Dirigent eines großen Orchesters unmissverständlich dirigierte und alle Fäden fest in der Hand hatte. Klare Anweisungen ließen keine lange Diskussionen aufkommen. Das hatte ich, selber viele Jahre als Kranfahrer tätig, schon ganz anders und vor allen Dingen schlecht erlebt. Erstaunlich wie viele Helfer selbstverständlich mit anpackten und sich gegenseitig halfen. Mit welcher Ruhe Helmuth, Walter und Frank Boot für Boot zum Waschplatz fuhren und danach in der Halle gerade auch von Jörgen zentimetergenau platziert wurden. Übrigens mit der Zuordnung der Namen habe ich immer noch so meine Schwierigkeiten. Es gibt mindestens drei Christians im Verein doch, welcher Christian zu welcher Person gehört - gar nicht so einfach!

Eines ist sicher, egal wen ich angesprochen hatte, alle waren nett, freundlich und hilfsbereit zu uns und das hat uns den Einstieg in den HSrV sehr leicht und angenehm gemacht. Dafür möchten Christine und ich uns ganz herzlich bei Allen bedanken. Wir fühlen uns sehr wohl im Verein und erst recht dann, wenn es mal wieder heftig stürmt

und wir nicht mehr auf dem Deich vor Bordelumsiel um unser Boot bangen müssen.



Eine kleine Begebenheit zum Schluß:
Auf dem Weg in die Eider meldet uns Christine immer beim Eidersperrwerk über Funk an und auf die Frage wo unser Heimathafen sei, hat sie sonst fast 30 Jahre lang Bordelumsiel geantwortet doch nun kam ihr ohne zu zögern **Husum** über die Lippen. Das sagt doch alles oder?

Christine und Uli Kliem vom Rummelpott



Brigitte und Sönke segelten fast 700 sm.

Mit der „Godewind“ auf Sommertour

Text und Fotos von Brigitte Bruhn und Sönke Tönnies

Nach einer segelreichen Vorsaison mit regelmäßigen Aufzeichnungen war ich neugierig, wieviel Seemeilen wir bis zur Sommertour unterwegs waren. Es waren 10 Törns und 217,5 sm.

Unsere Sommertour beginnt am 07.07. Wir legen um 9:50 Uhr in Tetenbüll bei günstigen Winden aus SW um 4-5 Bft ab. Mit Reff im Groß sind wir schon um 11 Uhr bei niedrig auflaufendem Wasser von nur 1,5 m um Südfall herum und Richtung Sandshörn unterwegs. Hier ist jetzt alles ausgeprickt. Ich fahre die Strecke auf dem Plottstrich von vor drei Wochen. Etwa 2 sm vor dem Prickenweg, der in Nord-Süd-Richtung vor Hooge verläuft und den wir immer kreuzen, bekomme ich 2-3-mal Grundberührung. Wir krängen die „Godewind“ sofort etwas mehr und passieren Hooge in Richtung Süderau, wo wir dann bei ablaufendem Wasser bis 8 kn Fahrt machen. Die Stimmung an Bord wird nach den Grundberührungen wieder besser. Auf der Süderau haben wir doch erheblichen Wellengang. Richtung Amrum ist ein Vorwindkurs und ich hätte ausbaumen müssen. Wir entscheiden uns das letzte Stück mit Maschine zu unterstützen und machen auf Amrum um 14:45 Uhr fest. Schnelle Tour in fast 6 Stunden. Wir überlegen abends, wo denn die Tour hin gehen soll. Eine grobe Planung war immer in Richtung Elbe. Der Wetterbericht sagt aber längerfristig Wind aus südöstlichen Richtungen voraus. Bei mir kommt dann der schon lang ersehnte Wunsch auf, Fanø zu probieren. Brigitte hat keine Einwände.

Am 08.07. wollen wir von Amrum nach Hörnum durch das Mittelloch segeln. Anfangs sind wir noch skeptisch, weil wir 3 Wochen

vorher die Odde zu Fuß umrundet hatten und bei Ebbe cirka 3 bis 4 Pricken auf hohem Sand sahen. Ich hatte sie mir in der Seekarte markiert. Bei Gesprächen an der Pier auf Amrum hören wir, dass die Pricken vor kurzem neu gesteckt worden sind. Wir legen um 9:30 Uhr ab. Kaum Wind, Maschine läuft mit. Um 11 Uhr passieren wir die Odde, eine Stunde vor *Hochwasser*. Mit 1,8 - 1,7 m am Echolot ist das kein Problem und wir machen um 12:30 in Hörnum an dem vom



Die Lemsteraak in Hörnum.

Hafenmeister angewiesenen Platz am Mittelsteg (eigentlich ein Platz für große Boote) fest.

Der nächste Tag beginnt mit einen Ausflug nach List. Wir wollen uns den Fortschritt des Bauwerks „Lanserhof“ mit der größten zusammenhängenden Reetdachfläche Europas ansehen. Das Wetter ist gut und wir mieten uns Räder in List um den Ellenbogen zu erkunden. Als wir abends zurück kommen, ist die „Godewind“ in eine Box verholt. Am Mittelsteg liegt eine große Lemsteraak. Wir hören von den Nebeliegern, dass die Besatzung des Holländers unser Boot verlegt hatte. Als die Besatzung der Lemsteraak mitbekommt, dass wir wieder an Bord sind, wird uns eine Flasche Weißwein mit besten Grüßen gereicht. Brigitte googelt die Flasche und findet heraus, dass sie einen Preis von 32.-€ hat.

Sonntag den 09.07. legen wir um 7:30 in Richtung List ab um den Törn Richtung Fanø zu wagen. Am Vorabend zeigte uns Marcus Rohde eine Abkürzung von ca.6 sm durch die Theeknobsrinne und wir bekamen auch alte Seekarten von Fanø geliehen. Nach 34,5 zurückgelegten Seemeilen machen wir um 14:15 Uhr im Lister Hafen fest. Der Wind ist schwach, überwiegend motoren wir. Erst 2 sm vor der Ansteuerung Lister Landtief können wir gut segeln und müssen hart an den Wind um die grünen Tonnen halten zu können. Am Wochenende gibt es keinen Hafenmeister und keinen Zugang zu den dazugehörigen sanitären Anlagen. Wir haben Glück und es kommt zufällig ein junger Mann aus den Räumen, den wir fragen können. Er bietet uns an, seinen Schlüssel zu leihen um die Duschen benutzen zu können. Er macht bis um 18:00 Uhr Verkaufsdienst in einem Container. Erleichtert gehen wir Baden und können uns anschließend frisch machen. Am Abend bekommen wir an der Pier 67 (gehört zu Gosch) einen Platz mit Blick über den Hafen, da der Besucherstrom vom Nachmittag deutlich nachlässt. Das Liegegeld von 13,60 € , das wir am Montagmorgen zahlen, bleibt das günstigste im Sommer 21.



„Godewind“ im Lister Hafen.



Der Ellenbogen.

Wir können am Montagmorgen bei östlichen Winden mit 4-5 unsere Reise nach Fanø fortsetzen.

Um 8:50 Uhr legen wir im Lister Hafen ab und machen 7.5 Stunden später und nach 38 Seemeilen in Fanø - Norby um 16:15 Uhr fest. Bei 1,5 Stunden vor Niedrigwasser und Strom gegen Wind brodeln das Wasser ordentlich vor dem Lister Hafen. Bis zum Ellenbogen fahren wir daher unter Maschine. Knapp um die Spitze herum können wir die Fock bis zur Hälfte ausrollen, den Motor abstellen und machen sehr gute Fahrt von 7,5 Knoten bis zur Ansteuerung Lister Tief. Bis zur Ansteuerung Esbjerg/Fanø Fahrwasser sind es 21 Seemeilen, dann bis Hafen Norby noch 9 sm. Der Wind ist gleichmäßig, gefühlt um 4-5 Bft, die Böen bleiben aus. Da wir Raumschotkurs haben, setzen wir das Groß mit Reff, dass wir kurzer Zeit später auch heraus nehmen. Nach der Ansteuerung Esbjerg/Fanø brist der Wind mehr auf. Es wird wieder gerefft und mit kleiner Fock können wir, bei stetig kräftiger werdendem Wind, aus SO die roten Tonnen nicht mehr halten. Auch der Seegang (Strom gegen Wind) wird schnell höher. Wir entscheiden uns, die Maschine anzuwerfen, die Segel einzuholen und zur Nordseite vor Fanø ins ruhigere Wasser Richtung Esbjerg/ Fanø zu fahren. Als wir der Hafenzufahrt Fanø näher kommen, fahren wir schnell hinter einer Fähre hinterher, da die Rinne sehr schmal ist und die Fähren im Wechsel ständig hin und herfahren. (Danke für den Tipp, Marcus Rohde) Ab Fähranleger gibt es dann einen Prickenweg zum Sportboothafen. Liegeplätze für Gäste sind immer vorhanden. Es liegen überwiegend Motorboote im Hafen.

Vom Hafenmeister bekommen wir gleich den Hinweis, dass die Maskenpflicht aufgehoben sei. Für drei Tage mieten wir uns Fahrräder. Wir umrunden die Insel mit einem Besuch in dem angepriesenen Ort Sønderho. Dieses Dorf gilt als das schönste Dorf Dänemarks. Einen halben Tag sind wir in Esbjerg, mit einem Besuch zu den aufs Meer blickenden Riesen. Wir haben so ein Glück mit dem Wetter, dass wir jeden Tag baden können! Immer mit Blick auf das Wetter, können wir

ein Zeitfenster am Freitag dem 16.07. von cirka 20 Stunden ausmachen, wo der Nordwest-Wind deutlich abgeschwächt ist.



Der Strand von Fanö



Sönke bei den Riesen von Esbjerg.

Wir entscheiden uns für einen durchgehenden Törn von Fanø nach Hörnum. Um 6:30 Uhr legen wir ab und in Hörnum machen wir, nach etwa 10 Stunden, um 16:25 Uhr nach einem Törn von 58 sm fest. Wir segeln gerefft überwiegend mit Vorwindkurs bei Winden um 4 Bft mit Böen. Um dem Geschaukel entgegen zu wirken, lassen wir den Motor mitschieben.

Die Lister Tonne passieren wir um 11:50 Uhr. Ab hier wird die See bei längeren Wellen gleichmäßiger und wir bekommen besseren Sichtkontakt zum Land. Für Brigitte ist der Törn an der Grenze. Sie hat ab und zu mit Übelkeit zu tun. Wir laufen dann, wie auf der Hinfahrt, durch die Theeknobsrinne in das Vortrapptief - Fahrwasser nach Hörnum. Der Wind brist schon deutlich auf und die See ist bei hoher Welle sehr unruhig. Kurze Wegbeschreibung: Fanø - Tonne 2 Esbjerg/Fanø Fahrwasser 8sm, bis Lister Tief 21sm, bis Theeknob - West 22sm, bis Hörnum Hafen 7sm; das ergibt eine Tagestour von 58sm.

Nach dem anstrengenden Tag essen wir die mitgebrachten geräucherten Klieschen (Scharben) mit Kartoffelsalat. Danach treffen wir Frank Petersen auf dem an der Pier liegenden Muschelkutter. Wir



Brigitte genießt Muscheln an Bord in Hörnum

werden zu einem Bier an Bord eingeladen, wobei wir stolz von unserem Törn berichten. Wir laden Frank zu einem Gegenbesuch auf die Godewind ein, um die Flasche Wein von der Lemsteraak zu probieren.

Bei weiter schönem Wetter erholen wir uns am nächsten Tag mit Baden in sehr hohen Wellen am Weststrand und genießen die von Frank geholten Muscheln, die Brigitte klassisch zubereitet hatte.

Wir planen, am 18.07. durch das Föhrer Ley nach Wyk zu segeln. Die Wettervorhersage ist um die 5 Windstärken aus NW mit Böen. Wir legen am nächsten Morgen um 7:10 Uhr ab und machen um 11:15 Uhr in Wyk fest. Der Hafen ist voll, aber Wilhelm „Wille“ Winkler ist vor Ort und nimmt uns an einem mit rot gekennzeichneten Platz an; er weiß, dass die Liegeplatzinhaber noch auf Sommertour sind. Wir haben Probleme, den Anfang vom Prickenweg im Föhrer Ley zu finden. Der liegt wohl weiter nordöstlich. Unser alter Plottstrich vom letzten Jahr stimmt nicht mehr. Auf Föhr bleiben wir zwei Tage bei weiterhin schönem Wetter. Am 21.07. legen wir um 8:40 Uhr Richtung Hooge ab und machen um 10:45 Uhr auf Hooge am Längssteg fest. Bei norwestlichen Winden um 4-5 Bft können wir gut segeln, sind jedoch zu früh unterwegs und bekommen am Anfang des Prickenweges leicht Grundbrührungen. Auf Hooge merken wir bei Ebbe, dass die „Godewind“ zu hoch liegt, um am nächsten Tag rechtzeitig ablegen zu können. Wir möchten bei Hochwasser um Südfall kommen. Am späten Abend verlegen wir die Godewind längsseits an Leif Boyens „Lotte“. Am Morgen des 22.07. legen wir bei nordwestlichen Winden von 4-5 Bft um 9:45 Uhr ab und machen um 14:35 Uhr in Tetenbüll fest. Ich konnte am Morgen noch zwei Aale von Bernd (Aluschi) ergattern, die wurden sogleich an der Pier geschlachtet. Mein Abendessen mit Karl-Heinz (der uns abholen soll) ist so schon gesichert. Auch an diesem Tag ist es ein schöner Segeltörn. Wir können von Südfall bis Tetenbüll Schmetterling mit 5-6 Knoten über Grund fahren. Karl-Heinz wartet schon auf uns und unser toller Sommertörn ist nach 15 Tagen zu Ende.

Da ich vor der Sommertour schon alle Törns notiert hatte blieb ich in dieser Saison dabei. Ich habe 31 Notizen / Aufzeichnungen mit der „Godewind“ gemacht und wir kommen in der Saison 21 auf 698,5 Seemeilen.

Ich glaube, für Brigitte und mich war es der segelreichste Sommer.



**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



Was kommt da auf uns zu?

Der Referentenentwurf NordSBefV

Von Jörgen Bruhn

Anfang September erfuhr der Vorstand, dass Wassersportverbände zur Stellungnahme zum geplanten Nordsee-Befahrensverordnung gebeten wurden. Die NordSBefV¹ (so die Abkürzung für die neue Verordnung) soll die seit 1995 gültige NPNordSBefV ablösen. Hierzu wurde zunächst ein Referentenentwurf des BMVI² vorgelegt. Dieser Entwurf umfasst etwa 260 (!) Seiten. Das macht eine sinnvolle Zusammenfassung kaum möglich; ich versuche es trotzdem:

Die zukünftige Verordnung soll die Befahrensregelungen auf den neuesten Stand bringen und den Geltungsbereich an die aktuellen Nationalparkgesetze der Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein angleichen.

Wesentliche Änderungen sind, ohne Anspruch auf Vollständigkeit, folgende:

„Allgemeine Schutzgebiete“ ist die neue Bezeichnung für die Gebiete der Zone 1; sie werden in die Seekarte eingetragen. Die bisherige Geschwindigkeitsbegrenzung von 8 kn entfällt; Trockenfallen soll nur an dafür vorgesehenen Stellen stattfinden.

„Besondere Schutzgebiete“ sind die ehemaligen Vogel-, Robben- oder (neu) Seegrasschutzgebiete. In den Schutzzeiten (meist 15. April bis 01. Oktober) soll sich das Befahren auf die Fahrwasser beschränken. Neu sind hier „Traditionsrouten“ oder „Wasserwanderwege“, auf denen auch in den Schutzzeiten gefahren werden kann. Dabei sollen Wasserwanderwege im Gegensatz zu Traditionsrouten nur von nicht-motorisierten Fahrzeugen befahren werden.

Grundsätzlich gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 12 kn. In Fahrwassern dürfen 16 kn gefahren werden. Die Fahrwasser in besonderen Schutzzonen dürfen mit 12 kn befahren werden, außerhalb der

¹ Verordnung für das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee

² Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Schutzzeiten beträgt die maximale Geschwindigkeit in besonderen Schutzgebieten außerhalb der Fahrwasser 8 kn.

Die derzeit gültige „3-Stunden-Regel“, die das Befahren der derzeitigen Zone 1 im Zeitraum 3 Stunden vor bis 3 Stunden nach Niedrigwasser verbietet, entfällt zukünftig. Das Befahren ist also auch während der Niedrigwasserphase erlaubt. Trockenfallen ist allerdings nur an wenigen besonderen Stellen erlaubt.

Neu ist auch der folgende Satz: „ Das Betreten des Watts ist im Rahmen des Befahrens erlaubt, wenn aus Gründen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs dies zur Sicherstellung der Fahrtauglichkeit und Ausstattung des Wasserfahrzeugs dringend geboten ist.“ (§6 (5)).

Was ist nun in diesem Entwurf für unser nordfriesisches Revier relevant?

Positiv ist sicher die Aufhebung der 3-Stunden-Regel. Inwieweit die Schutzgebiete in unserem Gebiet vergrößert werden, konnte ich aus zeitlichen Gründen nicht nachprüfen.

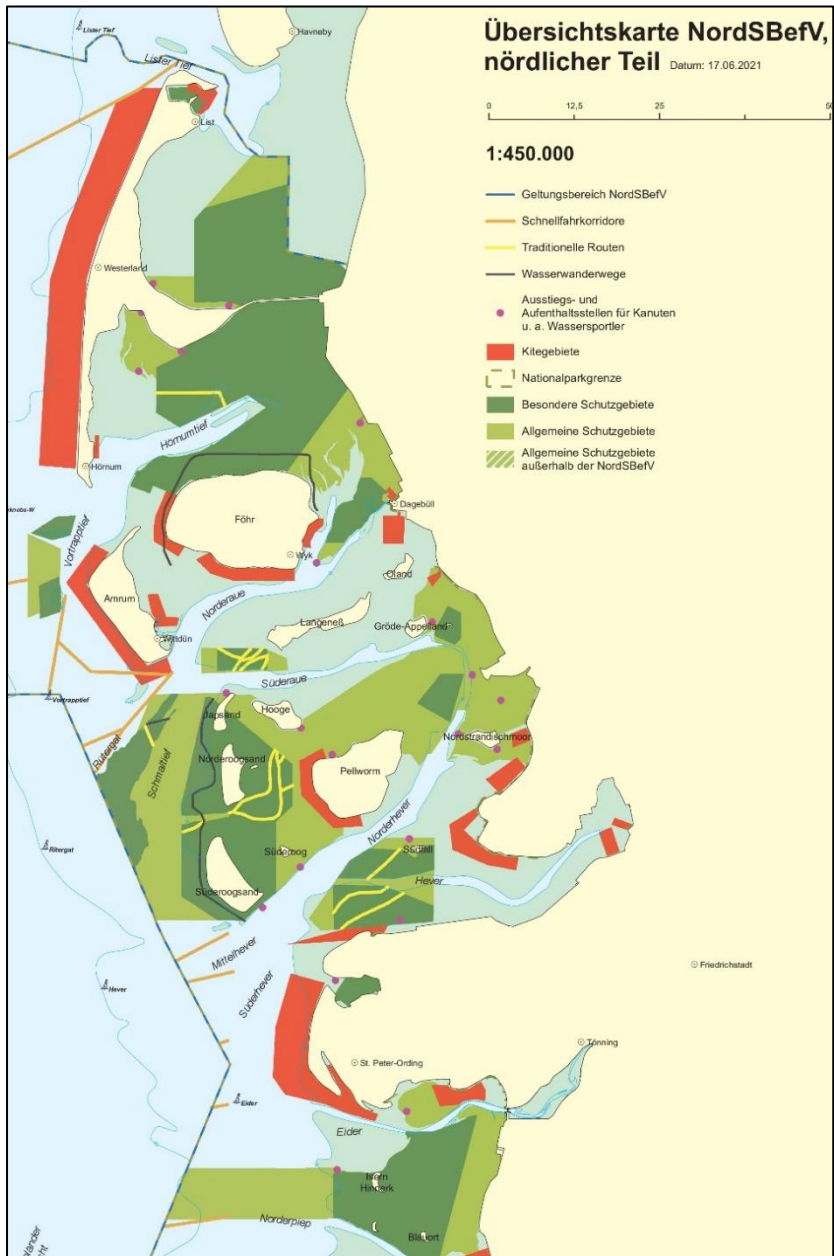
Auch die Betretungserlaubnis aus Sicherheitsgründen ist für uns bestimmt ein Vorteil.

Im schleswig-holsteinischen Wattengebiet soll es zukünftig 31 Punkte geben, an denen das Trockenfallen und Aussteigen erlaubt ist (sogenannte Trittsteine); Beispiele sind hier Süderoogsand, Japsand, Südfall.

Wasserwanderwege sind beispielsweise die nördliche Umfahrung von Föhr (Föhrer Schulter bis ins Föhrer Ley), die Strecke Japsand bis zur Alten Hever (Tonne AH 8), und vom Schmaltief über den Seesand ins Rütergatt.

Als Traditionelle Routen dürfen befahren werden: Steenack (Eidumtief – Hörnumtief, quasi die Zufahrt nach Rantum), der Schweinsrücken, Langeness-Fahrwasser (von der Süderau ins Langeness-Fahrwasser), Norderoogsand-Rummelloch, Pellwormer Loch, Kolumbusloch, Mittelplate (Tonne Süderhever SH14 bis Tonne 31 in der Hever).

Eine weitere Neuerung sind Schnellfahrkorridore, die die gewerbliche Schifffahrt mit 24 kn befahren darf. Diese enden von See aus allerdings bei Tonne 13 in der Hever.



Geplante Befahrensverordnung

Stand des Verfahrens

Seit Herbst 2019 arbeitet das BMVI an der Aktualisierung der Verordnung. Die betroffenen Verbände, die auch bisher eingebunden waren, wurden mit Schreiben vom 13.08.2021 über den Entwurf informiert und um Stellungnahme bis zum 13.09.2021 gebeten. Da es sich um einen Entwurf handelt, ist ein Einspruch noch nicht möglich, dieser kann erst gegen eine Verordnung erfolgen. Diese sehr kurze Frist nutzten der DSV³, der Verein Soltwaters e.V.⁴, weitere Interessenvertreter der Wirtschaft, des Wassersports und der Kommunen sowie die Naturschutzverbände zu Stellungnahmen. Der DSV bewertet den Re-



Schweinswal vor Husum (Foto: Jörgen Bruhn)

ferentenentwurf Punkt für Punkt sowohl fachlich als auch rechtlich. Die Kritik ist fundiert und sachlich. Soltwaters schließt sich vielen Ausführungen des DSV vollinhaltlich an, wartet aber gleich noch mit fundierten Änderungsvorschlägen auf.

³ Deutscher Segler-Verband

⁴ Soltwaters e.V. Interessenvertretung der Wattfahrer

Auch ein Verbund von Naturschutzverbänden hat eine Stellungnahme eingereicht; erwartungsgemäß geht die neue Verordnung nicht weit genug. Kritisiert wird besonders die Möglichkeit, das Watt aus Gründen der Sicherheit [...] in den Schutzzonen zu betreten.

Auswirkungen in unserem Heimatrevier

Im Referentenentwurf wurden zwar die Koordinaten der besonderen Schutzgebiete (VSG,RSG,SeegrasSG) mitgeteilt, nicht aber die Koordinaten der allgemeinen Schutzgebiete (bislang Zone 1). Daher kann nicht geprüft werden, ob das Dwarsloch, das nicht explizit als Traditionelle Route oder Wasserwanderweg ausgewiesen ist, als (Interessenten-) Fahrwasser nach wie vor befahrbar ist. In der vorliegenden Karte des Entwurfs ist das Dwarsloch offensichtlich befahrbar. Das Fahrwasser Steenack ist im Entwurf als traditionelle Route benannt.

Die Stellungnahme von Soltwaters zu den Ausstiegsplätzen zitiere ich hier in Auszügen wörtlich:

*„**Königshafen**, Rastplatz am Ufer am Rande des Bereichs der Kiter, der Hafen List ist klein und schnell überlastet; außerdem wird das nördlich des Hafens gelegene Watt als ehemaliges Ausweichgebiet jetzt Besonderes Schutzgebiet und Trockenfallen dort verboten*

***Japsand**, wurde vom BMVI verlegt, liegt jetzt westlich, muss östlich der Landzunge liegen, da sonst kein Schutz gegen Westwinde besteht. Ein zusätzlicher Punkt im Westen (der jetzt in der Karte eingetragen ist) würde Schutz bei Ostwind bieten.*

***Süderoogsand und Hallig Süderoog**, wurden vom BMVI verlegt an den Rand des Heverstroms, dort besteht kein Schutz; kleine Boote müssen auf dem benachbarten Sand trocken fallen können. Wir bitten die ihnen von uns übermittelten Koordinaten zu verwenden.*

***Hohes Watt/Tümlauer Bucht**, auch hier wurde der Punkt vom BMVI verlegt; wir bitten unsere ursprünglichen Koordinaten zu verwenden.*

***Pellworm**, bei südlichen Winden müssen Boote hier – wie bisher – Schutz suchen können. 054°N 33,36 008° E 41,00.*

In Fragen der Sicherheit der Wattfahrt mit kleinen Booten haben wir und unsere Bootsführer die nötige fachliche Kompetenz; Verlegungen der von uns genannten Koordinaten müssen mit uns abgestimmt sein.

Im besonders gefährlichen Seebereich vor der Küste Dithmarschens (Stichwort Leeküste) wurden zahlreiche Ausstiegsplätze, die wir begründet und gefordert hatten, nicht übernommen. Vor dem Hintergrund, dass künftig auf $\frac{3}{4}$ der Wattflächen des Schleswig-Holsteinischen Watts Trockenfallen verboten werden soll – obwohl dies unabdingbarer Bestandteil des Fahrens im Watt seit Jahrhunderten ist – ist die dadurch zum Ausdruck kommende Missachtung der Sicherheitsinteressen der Wattofahrer kaum hinnehmbar. Wir bitten daher noch einmal dringend zu prüfen, ob wenigstens einige der Sicherheit gewährenden Ausstiegsplätze in die Seekarte aufgenommen werden können.

Ergänzend bitten wir die Direktverbindung vom Klotzenloch am Ostrand der Elbmündung zum Fahrwasser am Trischendamms als traditionelles Fahrwasser für kleine Boote z.B. auf dem Weg von der Elbe nach Büsum aufzunehmen.“

Was tun wir und unsere Vertretung?

Ein angekündigter Artikel des Kreissegler-Verbandes Nordfriesland lag bis Redaktionsschluss nicht vor. Lediglich eine äußerst knappe „Stellungnahme“ wurde an den Vorstand übermittelt. Die Stellungnahme⁵ hat kaum Bezug zum Referentenentwurf. Leider wird auch versäumt, sich den wohlbegründeten Stellungnahmen des DSV oder Soltwaters anzuschließen. Besonders im DSV hätten wir einen starken Partner im Falle eines erforderlichen Widerspruchs. Andere Interessenvertretungen haben die Chance wahrgenommen, den Entwurf positiv zu beeinflussen. Das wäre auch unsere Chance gewesen. Wir sollten uns fragen, ob unsere Interessen im Kreissegler-Verband wirksam vertreten werden oder ob wir uns wirksamer selbst vertreten.

⁵ Erwähnt wird in der Stellungnahme des Kreissegler-Verbands NF vom 12.09.2021, dass die Fahrwasser Dwarsloch und Steenack nicht im Entwurf enthalten seien. Zumindest „Steenack“ ist als traditionelle Route mit Koordinaten aufgeführt. Das Dwarsloch ist als Fahrwasser in der Zeichnung enthalten, nicht aber das Interessentenfahrwasser. Ferner wird das Schmaltief erwähnt, das „aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr von essentieller Bedeutung“ sei. Das Schmaltief liegt allerdings in einem breiten Korridor zwischen zwei besonderen Schutzgebieten und ist nach Aufhebung der 3-Stunden-Regel dauernd befahrbar. „Trittsteine“ werden gar nicht kommentiert.

Nachtrag:

Festzustellen ist, dass das Interessentenfahrwasser zum Dwarsloch nicht eingezeichnet war und auch keine Koordinaten dafür vorhanden waren. Auf Nachfrage bin ich von Soltwaters zu einer Online-Erörterung des Entwurfes und dem Stand der Verhandlungen eingeladen worden. Der Referent, Herr Dr. Peter Reichelt, der die Verhandlungen mit dem BMVI führt, bat mich zwei Tage später um Route und Koordinaten für das Interessentenfahrwasser, da die abschließende Erörterung am kommenden Tag stattfinden sollte. Ich besorgte Seekarte und Koordinaten von Frank Petersen und Kurt Kossatz. Wie schön, dass es sachkundige Segelkameraden gibt, die nur darauf warten, um Hilfe gefragt zu werden. Wenn alles klappt, findet sich das Interessentenfahrwasser in der Karte wieder; dann hätte sich die Arbeit gelohnt. Zu befürchten ist, dass die Umweltverbände härtere Regelungen durchsetzen wollen. Dann sollten wir gemeinsam handeln.

Quellen:

M. Elemenler, BMVI: Referentenentwurf NordSBefV, Stand 15.08.2021

A. Löwe, DSV: Stellungnahme v. 03.09.2021

I. Bornhold, Soltwaters e.V.: Stellungnahme v. 12.09.2021

M. Schenke, Kreissegler-Verband NF: Stellungnahme v. 12.09.2021

Andryszak, P.: Nachweislich sinnvolle Befahrensregeln für das Wattenmeer. Homepage der Schutzgemeinschaft deutsche Nordseeküste, aufgerufen am 06.11.2021.

LKN-SH (Hrsg.): Nationalparkgesetz NPG, Broschüre Stand 07/2019

Akkermann, Jürgen: Stellungnahme der Inseln zur NordSBefVO, 10.09.2021

Div. Naturschutzorganisationen (NABU, BUND, WWF, Verein Jordsand u.a.): [...] gemeinsame Stellungnahme [...], 13.09.2021

Kölling, V.: Die Sortierung des Wattenmeers in „Sportschipper“, Ausgabe 10/2021

Skippergemeinschaft der Dauerlieger im Museumshafen Carolinensiel: [...] Stellungnahme [...] vom 11.09.2021

Hüser, H., Regionalverband Segeln Weser – Ems e.V.: Stellungnahme vom 07.09.2021

Varberg – Greifswald – Kiel – Helgoland - Hörnum

Auf Sommertour mit der DIEKSAND

Text von Ekkehard und Fotos von Karin-Helga Papke.

Den Beginn des Segelsommers legte in diesem Jahr das Husumer Sperrwerk fest.

Nach Jahrzehnten zuverlässiger Arbeit wurde es generalüberholt und ging planmäßig am 12. Juni wieder in Betrieb.

Danach slippen wir, machen unsere DIEKSAND seeklar, warten einige Tage auf Corona - Lockerungen sowie auf unsere zweiten Impfungen; gutes Wetter ist entscheidend und als alles passt, legen wir am 11. Juli um 4:25 Uhr in Husum ab. Mit vollem Ebbstrom und passendem Segelwind genießen wir die ersten 48 Seemeilen bis nach Helgoland. Dort besteht Maskenpflicht, insbesondere wegen der Tagesgäste, von 11:00 bis 16:30 Uhr auf ausgewählten Wegen und Straßen. Wegen mangelnder Ausweichmöglichkeiten auf den schmalen Schlengeln und Brücken zu den Booten besteht im Hafen rund um die Uhr die Pflicht zum Tragen von „Schnutenpullis“.

Wir tanken preiswerten Diesel und kaufen beim Schiffsausrüster reichlich Getränke und Verpflegung mit Anlieferung zur DIEKSAND. Nach Abfahrt der Tagesgäste leisten wir uns Pizzen im Grünen und beenden den Tag mit einem Rundgang ums Oberland. Eigentlich bleiben wir immer etwas länger auf der Hochseeinsel, aber die Wettervorhersage lockt zum Weitersegeln. Der Flutstrom in der Elbe und die Windrichtung bis nach Brunsbüttel passen und beides gilt es zu nutzen. Also gleich morgen frühes Ablegen mit zügigem Vorankommen erspart uns - kaum zu glauben - eine Maxiwartezeit vor der Schleuse Brunsbüttel. Um 16:30 Uhr Leinen fest im vollen Kanalhafen gleich hinter der Schleuse. Die Höchstgeschwindigkeit über Grund unserer DIEKSAND betrug auf der Elbe 9,6 Knoten. Wir halten uns an die Corona-Regeln und bleiben lieber an Bord, zumal sich an Land viele Menschen sorglos verhalten.



Am nächsten Tag beginnen wir mit Motorkraft unsere Kanalfahrt bis zum Regatta-Verein Rendsburg. Hier geht es geordnet zu. Im Restaurant „Riverside“ weise ich meine zwei Impfungen mit meinem Impfpass nach während Karin per Luca App Einlass gewährt wird.

Zu später Stunde entdecken wir an unserem Steg ESMERALDA mit Christiane und Jörg. Sie sind direkt von Husum über die Eider angereist. Mit einem gemeinsamen Willkommenstrunk beenden wir den Tag. Morgen trennen sich unsere Wege, so jedenfalls lautet der Plan. Wir legen früh ab und motoren die letzten 35 Kanalkilometer. Nur eine halbe Stunde müssen wir „Kreise motoren“, aber dann dürfen wir in die Schleuse Kiel einlaufen. Im Hafen Strande sind wir um 15:00 Uhr. Hier kommt ‚Kapitän auf großer Fahrt‘ und Lotse Peter Blatt zu uns an Bord. In Weltschiffahrtsgespräche vertieft, hören wir plötzlich ein ‚Hallo‘, Christiane und Jörg machen zwischenzeitlich am selben Bootssteg mit ihrer ESMERALDA fest und gesellen sich zu uns. Peter befuhr die Weltmeere, beherrscht Schiffsmanöver und kann so mit Hilfe der Physik Unterdruck in Abhängigkeit von Geschwindigkeit



In der Mitte Kapitän Peter Blatt

verständlich erklären. Wir lernen, bei Nichtbeachtung wird ein Schiff unbeherrschbar und kollidiert bzw. fährt in die Böschung.

Peter kann nicht länger bleiben, aber wir vier und eine lebenserfahrene Freundin von Christiane verbringen einen netten Abend im Außenbereich eines Strandrestaurants mit sorgfältiger Anwendung der Corona Regeln. ESMERALDA wird morgen nach Süden und wir nach Norden weitersegeln

Mal sehen wie weit wir mit dem vorhergesagten Wind kommen. Vor Eckernförde sind wir schnell, also weiter nach Kappeln in die Schlei. Vor der Einfahrt angekommen, brist der Wind entgegen der Vorhersage auf und DIEKSAND erreicht Rumpfgeschwindigkeit. Also neu planen, das Ziel ist jetzt Fahrensodde an der Flensburger Förde. Nach 7,5 Stunden legen wir in einer Box, die uns Hafenmeister Nico reserviert hat, an. Strom für DIEKSAND und Schlüssel für die Sanitäreanlagen sind kein Problem. In der Gaststätte nur wenige Schritte von unserem Liegeplatz entfernt, achtet man sehr auf die Corona Regeln; eine verbindliche Bedienung und ein reichhaltiges Speisenangebot zu erschwinglichen Preisen locken.

Das ist der Heimathafen von „Tante Schmidt“ und „SegelLore“. Es ist Freitag und für uns der erste Ruhetag seit Husum. Am Abend reisen



Training auf der Flensburger Förde

Heiko, Lucie und Lisa an. Wir freuen uns und planen für Samstag, gemeinsam mit DIEKSAND eine Förde- Tour zu segeln.

Bei bestem Segelwetter mit Revierkennern segeln wir 31 Seemeilen mit Ankerpause bei den Ochseninseln.

Abends entsteht der Gedanke, eventuell mit dem ‚Tourensegler‘ auch mal eine Regatta -vielleicht im Greifswalder Revier- zu segeln. Sonntag 10:15 Uhr ist die Stunde der Trennung. Wir legen ab, winken Heiko, Lucie mit Lisa zu und folgen der Empfehlung nach Dyvig weiter zu reisen. Bis Sonderburg zur Klappbrücke segeln wir, mit Motor passieren wir dieselbe und haben danach im engen Fahrwasser den Wind direkt von vorn. Der Motor muss weiter arbeiten und kurze Zeit später kommt uns mit achterlichem Wind unser Husumer 30-er Jollenkreuzer „Tiira“ B 248 entgegen. Also sehen wir uns doch noch, denn wir haben gehört, dass sie auch in Rendsburg und Strande waren. Wir winken zur Familie Gienapp rüber und uns wird warm ums Herz, denn vor Jahrzehnten haben wir uns auf dem 30-er Jollenkreuzer „Kleine Brise“ B 174 kennen- und lieben gelernt und es waren damals sehr schöne Segelreisen zu zweit, an die wir uns gerne erinnern.

In Dyvig suchen wir vergeblich einen Liegeplatz in den Boxenreihen bis uns der Hafenmeister von einem SEGWAY aus zuwinkt. Wir folgen seinen Anweisungen und so kann DIEKSAND um 16:25 Uhr die Leinen festmachen. Wir liegen im Hafen des örtlichen Vereins. Auf der gegenüberliegenden Seite des Fjords gibt es ein Hotel mit Hafen. Wir sind am Aufklaren als es klopft. Überraschung! Segelkameradin Telse Kruse, von ihrem Vater informiert, dass er DIEKSAND über Vesselfinder in Dyvig gesehen hat, kommt spontan vom gegenüberliegenden Hotelhafen mit Ehemann Andreas zu uns. Sie berichten vom Kauf einer Hallberg-Rassy 44 mit Doppelruder, die sie gerade von der Werft in Schweden bis hierher gesegelt haben. Wir gratulieren, wünschen allzeit gute Fahrt und lassen uns ausführlich von der Überführungstour erzählen.

Der nächste Tag ist ein langes Segelerlebnis über Middelfart nach Bogense. Hier sind wir bisher immer vorbeigesegelt und leisten uns diesmal einen Hafentag. Die

Sonne strahlt und es sind sehr viele Besucher im Hafenbereich, für Kinder gibt es reichlich Beschäftigungsangebote wie Krebsrennen, Ballspielen, Hüpfburg u.v.a.m.



Zwei von gleichem Baujahr.

Am Hafen sehen wir den erhaltenen Turm der ersten Windmühle, die hier elektrischen Strom erzeugt hat.

Unser nächster Hafen liegt auf Tunö und ist übervoll. Wir schlängeln uns durch die zahlreichen Boote bis zum Ende des Hafens, dorthin wo es flach wird. Ungläubige Gesichter beobachten unser Anlegen, weil man sich den geringen Tiefgang unseres Bootes von 1,20 m nicht vorstellen kann. Diese Insel ist ein besonderes Reiseziel, das wir genießen, aber die Wettervorhersage drängt zur Weiterfahrt. 60 Seemeilen sind es bis Anholt im Kattegat und dorthin wollen wir segeln.

Nach 10 Stunden ist ein Festmachen im Hafen wegen Überbelegung ausgeschlossen. Der Hafenmeister im Schlauchboot rät zum Ankern im Vorhafen oder zum Weitersegeln. Wir könnten auch die Nacht bis nach Schweden durchsegeln, müssen aber etwas unschlüssig gewirkt haben, denn von einem größeren dänischen Segelschiff winkt uns die 4-köpfige Besatzung heran, bringt weitere Fender an Backbord aus, während wir selbiges an Steuerbord tun. Bei dem auflandigen Wind und Welle gibt es nur einen Versuch, der mit 12 anpackenden Händen gelingt und bald schaukeln zwei nebeneinanderliegende Segelboote

auf ihren Fendern. Unsere Nachbarn vertrauen dem dänischen Wetterbericht, der abflauenden und drehenden Wind um Mitternacht vorher-sagt.

Landgang fällt für uns aus, Karin geht zeitig in die Koje, während ich Leinen- und Fenderwache gehe. Der Spuk ist tatsächlich um 01:00 Uhr vorbei und auch ich kann schlafen. Um 06:00 Uhr klingelt der Wecker, sehr leise holen wir die Leinen ein und lassen uns vom Wind wegtreiben, denn unsere hilfsbereiten Nachbarn haben weiteren Schlaf verdient. Wir starten den Motor und verlassen den Hafen, ohne einen Fuß auf die Insel gesetzt zu haben. Oft und gern sind wir auf Anholt gewesen – das ist jetzt eine ganz neue Erfahrung!

Nun sind es nur noch 35 Seemeilen bis zu unserem nördlichsten Ziel. Der Wind ist günstig, es gilt den Hauptschiffahrtsweg zu queren und dann Kurs auf den Stadthafen von Varberg zu nehmen. Dank rascher Entscheidung ist direkt nach dem Einlaufen eine passende Box gefunden und wie sich später herausstellt, ist das auch der einzig freie Liegeplatz, von dem wir uns entfernen können.

Geschafft! Wir sind in Varberg - und was vor Tagen nur zu hoffen war - hat geklappt! Heute ist nämlich ein besonderer Tag, Karins



In Varberg unterwegs

Schulfreundin mit Sommersitz vor Ort hat Geburtstag. WhatsApp ermöglicht schnelle Verständigung und schon stehen Sunna und Ehemann Dieter zum herzlichen Empfang auf der Brücke. An Bord lassen wir das Geburtstagskind hochleben. Bei hochsommerlichen Temperaturen, leckerer Scampi-Mahlzeit und Blick auf die Schären, genießen wir bis zu einem traumhaften Sonnenuntergang Sunnas Ehrentag. Von diesem Besuch nehmen wir viele neue und interessante Eindrücke mit, denn Sunna und Dieter sind die besten Fremdenführer, das Segelabenteuer Varberg hat uns wieder eine unvergessliche Zeit beschert.

Wir verabschieden uns vom nördlichsten Hafen unserer Segelreise also Kurs Süden. Torekov ein besonderer Hafen, aber diesmal erleben wir ihn sehr voll. Unser Päckcheninnenlieger will morgen um 05:00 Uhr ablegen, also dann wir auch. Bei viel Wind vor dem Sund reffen wir und haben es somit einfacher mit reichlich Strom und Schiffsverkehr. Vorbei an Helsingör und Kopenhagen wird es ein langer Segeltag, den wir in Dragör beenden. In dem ehemals Fischerei- und Gewerbehafen waren wir mehrmals. Jetzt sind wir überrascht, wieviele Liegeplätze für Sportboote entstanden sind. Zwei Tage wollen wir bleiben und danach Klintholm anlaufen, bevor wir ins Rügenrevier segeln. Der Wetterbericht meldet für 1 Tag gutes und danach 3 Tage kein Segelwetter. Heiko in Husum sieht das auch so und schickt uns eine warnende Mail. Also keine 2 Tage Ruhepause, kein Klintholm sondern gleich nach Hiddensee, um dort auf der sehr schönen Insel abzuwettern. Abends nach 16 Segelstunden erreichen wir den total vollen Hafen. Unser Liegeplatz laut Anweisung werden Boxenheckpfähle ohne Landgang, aber kein Problem für uns, denn wir brauchen nur Schlaf. Am nächsten Morgen ziehen wir in eine freiwerdende passende Box um. Dann Starkwind, Strandbesuch, mit dem E-Fahrrad zum Dornbusch, Vitte zum Einkaufen und zu Rosis Gasthof in Neuendorf - 5 erlebnisreiche Tage bleiben wir.

Mit passendem Wind segeln wir über Seedorf und Thiessow, mit großem Spaziergang über das Südperd und Besteigung des Lotsenturms, nach Greifswald.

Im Hafen der Hanse Werft kommt DIEKSAND ca. eine Stunde in den Kran, um an Land das Unterwasserschiff zu „kärchern“. Danach folgen 3 Wochen Ruhezeit für DIEKSAND während wir nach Hause fahren.

Am ersten Wochenende im September wird der Hanse Cup gesegelt. Im ersten Jahr mussten wir uns die neue DIEKSAND erarbeiten. Im zweiten Segelsommer fiel der Hanse Cup wegen Corona aus. Jetzt im dritten Jahr wird verkleinert unter Corona Bedingungen gesegelt.

Wir haben genug Edelmetall ersegelt und mit Regatten abgeschlossen - eigentlich.

Beim Segeln mit den Vollblut-Seglern Heiko und Lucie auf der Flensburger Förde zu Beginn unserer Reise jedoch entwickelte sich so nebenbei der Plan, gemeinsam auf dem Greifswalder Bodden den Hanse Cup mitzusegeln. Also reisen wir mit dem Auto an, während sich Heiko und Lucie mit SegelLore von Flensburg aus auf den Weg nach Greifswald machen. Nach 5 meilenreichen Segeltagen treffen sie rechtzeitig Freitagnachmittag zur Regatta-Besprechung ein. Es sind 51 Segelschiffe gemeldet, die alle morgen die offene 10:00 Uhr Brücke in Wieck passieren müssen. Gut verpflegt lassen wir den Tag mit Heiko und Lucie ausklingen. Unser Start ist im Greifswalder Bodden nach Startverschiebung um 10:30 Uhr. Mit 1 bis 2 Windstärken -manchmal auch 3- segeln wir zu den ersten Bahnmarken hoch am Wind. Zeitraubendes Vorankommen führt nach Stunden über Bahnverkürzung zum vorverlegten Ziel.



Dieksand hat die Startnummer 24 (Foto:Thomas Lange)



Dennoch müssen wir uns spüren, um die 16:00 Uhr Brückenöffnung zu schaffen. Abends gibt es Regatta Ergebnisse und gutes Essen. Sonntag ist Start mit bestem Segelwind in einem

sehr geeigneten Revier. Es macht Spaß und ist unsere Segelwelt. Allerdings erkennen wir auch, wie die „alten Hasen“ und Kenner dieses Seegebiets sehr ehrgeizig segeln. Wir mit unserer vollausgerüsteten DIEKSAND können keine Spitzenposition erreichen, aber lernen dazu.



Die Rennbesatzung der DIEKSAND

Die Schlussveranstaltung mit Preisverleihung und gutem Essen rundet ein sehr schönes intensives Wochenende ab.

Wir können nur ahnen, wieviel Organisation und Arbeit zu einer solchen Veranstaltung gehören und bedanken uns bei allen, die zum Gelingen beigetragen haben, insbesondere danken wir Herrn Baas.

Montag, 06.09.2021 passieren wir um 11:00 Uhr die Wiecker-Klappbrücke danach segeln SegelLore und DIEKSAND zur Öffnung der Ziegelgraben-Brücke um 15:20 Uhr in Stralsund und weiter nach Barthöft, wo wir um 17:20 Uhr die Leinen festmachen. Dienstag geht's dann zusammen weiter in den neuen Jachthafen am Strom in Warnemünde und Mittwoch nach Lemkenhafen auf Fehmarn. Die ersten 125 Seemeilen der Rückreise sind geschafft. Wir speisen im Dorfkrug und morgen trennen sich hier unsere Wege. Heiko und Lucie segeln über die dänische Südsee in ihren Heimathafen an der Flensburger Förde. Karin und ich planen die Rückreise über Kiel, NOK und Helgoland.

Die 5-tägige Anreise der SegelLore verfolgen wir im Vesselfinder. Zwei Regattatage erleben wir zusammen auf DIEKSAND. Drei Tage Rückreise mit beiden Schiffen gefallen uns sehr. Danke, Heiko und Lucie, wir werden uns gerne an diese schöne Zeit erinnern. Die SegelLore wird mit vielen Trimmleinen nicht nur sehr schnell gesegelt, sondern sie ist auch gut anzuschauen, aber jetzt trennen sich die Kurse.

Es ist „Kieler Woche“ und in Strande finden wir ganz schwer einen Liegeplatz. Dafür aber bahnt sich ein interessanter Abend an. Wir treffen uns mit Lisa Steppat im Segelzentrum Schilksee. Sie ist eine VIP und trägt am Körper den gut sichtbaren Ausweis. Wir dürfen mit ihr in den abgeäunten und streng bewachten VIP- Bereich allerdings auch nur, weil mein Impfpass und Karins Luca Nachweis den intensiven Prüfungen standhalten. Schiedsrichterin Lisa schaukelt täglich auf dem Start- und Zielschiff und kann spannend von grenzwertigen Segelereignissen berichten. Wir lauschen, essen, trinken und shoppen zu Sonderkonditionen bis zur Dämmerung. Lisa muss morgen sehr früh mit dem Startschiff auslaufen und wir auch mit unserer DIEKSAND in die Holtenauer Schleuse. In Brunsbüttel wollen wir ausschleusen, um mit dem ablaufenden Wasser bis nach Cuxhaven zu kommen. Kurz vor der Schleuse brist es plötzlich auf und so verschieben wir die Segeltour nach Niedersachsen. Die Außenelbe war immer schon anspruchsvoll, aber auch zahm. Heute bei den ständigen

Baggerungen ist sie tief mit großen Strömungen und wild, besonders bei Wind gegen den Strom. Diese Kombination haben wir auf der Tour und sehnen uns nach dem ruhigen Helgoländer Hafen. Dort festgemacht und nach Landgang, erkennen wir vor uns am Schlengel die rote Albatros mit Segelkameraden Jan-Peter und Sylke Jürgensen. Beide sind wie wir einige Wochen in den Ostseerevieren gesegelt. Wir vier haben viel mehr Gesprächsstoff als der Abend lang ist. Haben Zeit, die Basstöpel mit ihrem Nachwuchs aus kurzer Entfernung beim Rundgang auf dem Oberland zu erleben. Machen uns aber auch Gedanken darüber, warum der große Rettungskreuzer „Hermann Marwede“ und wir Segler mit Stecker und Steckdosen den reichlich vorhandenen Windstrom verwenden, während die Arbeitsschiffe der großen Stromversorger viele tausend Stunden fossilen Treibstoff aus fernen Ländern für ihre Generatoren benutzen. Nach drei Tagen sind die Windverhältnisse überschaubar nur die Tide passt nicht. Albatros Kurs Büsum und DIEKSAND legen morgens ab. Etwas vor Hochwasser laufen wir in die Hever ein. Mit reichlich NW-Wind kommen wir bei Niedrigwasser bis zum Fischkutter und drei Stunden später um 21:00 Uhr im Dunkeln auf unseren Liegeplatz in Husum. Das Anlegedatum ist der 17. September 2021.

Durch die Sperrwerkschließung im Frühjahr fielen Nordfriesland-Touren für uns weg. Nun warten wir auf Segelwetter und am 05.10.2021 kam es. Am ersten Tag segeln wir über das Dwarsloch, die Norderhever und Süderau nach Wittdün auf Amrum. Hier ist DIEKSAND das einzige Boot am langen Schwimmsteg. Ab 11:00 Uhr verkauft Kutter BUTJADINGEN im Ruderhaus an Land Krabben - wir sind Kunden. Am Hafen hat man Zeit und in Wittdün auch. Beim Gang um die Südspitze staunen wir, wie die Dünen auf dem Kniepsand „weiter wachsen“. Hierzu hätten wir gerne Paul befragt, aber konnten ihn leider nicht antreffen. Dafür war es möglich, die zum Aufslippen vorbereitete neue Dehler 38 „Aleiga“ anzuschauen. Abends speisen wir im komplett neu verglasten Anbau des Seeführerhus nur wenige Meter von unserer DIEKSAND entfernt.

Nach einem Ruhetag segeln wir mit ablaufendem Wasser über den Kniep ins Vortrapptief und jetzt mit auflaufendem Wasser nach Hörnum. Kurz vor unserem Ziel begegnen wir Lotte von Hallig Hooge - zwei einsame Segler in dieser Jahreszeit begrüßen sich. Von Wyk

werden wir im Hafen Hörnum angemeldet und unsere Vorleine wird in der Box direkt vor dem neuen Vereinshaus angenommen. So genießen wir kurze Wege zu den Sanitäranlagen, zur Steckdose und zur Hörnum-City. Bei sonnigem Hochdruckwetter runden wir, wie zahlreiche Kurgäste auch, Sylts Südspitze. Nach fünf Stunden am Wassersaum entlang und teilweise im losen Sand, ist das eine sportliche Herausforderung, die mit einer Muschelmahlzeit direkt an der Hafenkante belohnt wird.



Vor dem Sylter Yacht-Club

Die östlichen Molen sind baufällig und abgesperrt. Im Hafen selbst beobachten wir regen Betrieb mit den Muschelkuttern und Fahrgastschiffen. Wir treffen Frank und erfahren, wie alles zusammenpasst. Er erklärt uns auf, wie die Muscheln gezüchtet, ausgesät, geerntet und verfrachtet werden und wie man Zuchtgebiete umschifft.

Letzteres ist für uns besonders wichtig, weil wir beabsichtigen, durchs Föhrer Ley nach Wyk zu segeln. Das muss auch passieren, denn Wind und Wetter ändern sich. Mit auflaufendem Wasser segeln wir im Hörnumtief bis zur letzten grünen Fahrwassertonne 29 und danach zum Pegel Föhrer Ley N. Wie geht es weiter?

Keine Bake, keine Pricke in Sicht! Wie wird Sicherheit im Schiffsverkehr gewährleistet? Wir stellen fest, es gibt z.Zt. keine Kennzeichnung zwischen Ende Hörnumtief und Beginn Föhrer Ley. Wir haben dann doch noch einen sicheren Weg für die Kleinschiffahrt in Lee der Küsten gefunden, ohne trockenfallen zu müssen. 17:40 Uhr Leinen fest im Binnenhafen Wyk. Hier wettern wir die kommenden Starkwindtage ab. DIEKSAND liegt sicher, wir haben die Stadt in der Nähe und lassen es uns gutgehen. Kaffee bei Steigleder, Trecker schauen auf dem Rathausplatz und das Einkaufszentrum ist gleich hinter dem Deich. Karin braucht die Stadt und ich den Hafen. In beiden Vereinen wird geslippt, werden Boote gewaschen und rangiert. Man hat einfach Zeit im Oktober. Nach schönen vier Tagen um 06:05 Uhr Leinen los in Wyk. Es ist total dunkel, aber die Pricken mit roten Reflektoren vor Langeness sind zu finden. Nach dem Passieren des Nordmarsch Leuchtturms bei Hochwasser wird es langsam hell. Anschließend queren wir die Süderau, erreichen Sandshörn, laufen ins Rummelloch ein und mit ablaufendem Wasser geht es in die Norderhever nach Pellworm. Bis hierher war alles gut zu segeln. Nach dem Festmachen kommt der vorhergesagte Starkwind mit Hochwasser bis über die Hafenoberkante. Wie in alten Zeiten gibt es auf Pellworm noch das Abenteuer Spundwand. Festmacherleinen und Fender müssen bei auf- und besonders bei ablaufendem Wasser beaufsichtigt bzw. reguliert werden. Sanitäreanlagen sind geschlossen.

Der Starkwind zieht schnell durch und so segeln wir Samstag, den 16. Oktober 2021 in unseren Heimathafen nach Husum und beenden eine erlebnisreiche und schöne Saison.

Info
0461
3 10 70 60

X[®]
CARBON
DRIVE

einzigartig individuell
extrem langlebig

Einfach schnelle Segel

für Club-Racer und ambitionierte Fahrtensegler,
die großen Wert auf eine lange Lebensdauer, Form-
beständigkeit und ein ausgezeichnetes Preis-Leis-
tungs-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

www.uksailmakers.de



**Christiane und Jörg treffen mit ihrer „Esmeralda“ Binnen- und
Butenhusumer**

Begegnungen auf der Sommertour

Text: Jörg Hansen, Foto: Christiane Ohl

Am 10.07.2021 brechen wir zu unserer Sommertour nach Mecklenburg auf.

Es klingt nicht logisch, aber unsere Reise führt über Pellworm und Cuxhaven in die Elbe. Das Hochwasser scheint uns für den ersten Urlaubstag zu früh - daher der Umweg über Pellworm. Als wir auf der Elbe bei trübem Wetter mit zehn anderen Seglern vor Brunsbüttel auf die Schleusung warten, sehen wir weitere Boote dazu kommen.

Bei einer besonders schnittigen und modernen Yacht sage ich zu Kristiane, dass es sich um die „Dieksand“ handeln könnte. Als dann auch Statur und Haarfarbe ganz klar für Ekkehard sprechen, sind wir uns sicher und nehmen Kontakt auf. Wir unterhalten uns dann bei der Schleusung so angeregt über unsere Reisepläne, dass die Schleusung gefühlt erstaunlich schnell von Statten geht.

Ekkehard sagt mir, dass er und Karin-Helga auf dem Weg in die Ostsee auf jeden Fall noch in Strande Station machen wollen. Wir treffen uns sogar schon in Rendsburg wieder, ohne es abgesprochen zu haben. Zu unserer Überraschung kommt dann auch unser Jugendwart Philipp mit seiner Familie dazu. Sie sind mit ihrem 30er Jollenkreuzer über die Eider auf der Durchreise. Die Gienapps kommen zu uns ins Cockpit und wir unterhalten uns gut über die Jugendarbeit und das Segeln. Wir sehen beide Boote auch in Strande wieder, ohne das so abgesprochen zu haben. Dort entsteht auch das schöne Bild vom Abend in netter Gesellschaft.



Ein schöner Abend in Strande (v.l.:Christiane Ohl, Jörg Hansen, Ekkehard und Karin-Helga Papke)

Wir haben Glück mit Wetter und Wind und kommen mit gefierten Schoten über Darsser Ort nach Barhöft. Das ist ein kleiner Fischereihafen mit Sportboot-Liegeplätzen südlich von Hiddensee. Da will ich natürlich nicht die Gelegenheit verstreichen lassen, mich mit frischem Fisch zu versorgen. Als ich dann mit 2 schönen Schollen auf dem Weg zu meinem Boot bin, mache ich mir Gedanken um die Zubereitung, denn küchenfertig sind die Fische nicht. Sehr gelegen kommt mir, dass auch andere Sportbootfahrer die gleiche Idee haben wie ich. Die sind nur besser vorbereitet und haben gute Scheren und Schüsseln voller Mehl. So frage ich ein paar gesprächige Sportboot-Kameraden, die mit mehreren kleinen Motorbooten in den Bodden unterwegs sind, ob sie mir ein bisschen Mehl leihen könnten. Diese netten Leute nehmen mir gleich die Tiere aus der Hand und ehe ich mich versehe, brutzeln beide Fische auf verschiedenen Grills der beiden Familien. Nachdem wir uns

- wie oftmals - nach dem woher und wohin austauschen, fragt man mich, ob ich denn - wenn ich aus Husum käme - auch Jörg Bukowski kennen würde? "Na klar", ist meine Antwort, denn Familie Bukowski segelte viele Jahre mit ihrer Frisia im Revier.. Nicht ganz überzeugt, stellt der nette Helfer sofort mit seinem Schwager Jörg einen Handy-Kontakt her. Der befindet sich mit seinem Auto im Stau auf der Autobahn und freut sich über den kleinen Schnack. Nach 35 Jahren kennt auch er noch meinen Namen und auf seine unverwechselbare Art fragt er mich, was ich denn mit solchen "Motorboot-Rockern" zu tun hätte.

Mir fallen immer wieder die guten Gespräche auf, die sich bei solchen zufälligen Treffen ergeben. Insbesondere wenn die Vorfreude auf eine schöne Sommertour die Stimmung hebt.

Nun liegen die schönen Törns hinter uns und wir freuen uns auf das Grünkohlessen und die neue Tröte.

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

Sanierung Husumer Sperrwerk 2021

Von Hergen Johannsen

Bereits vor mehr als 2 Jahren wurde uns bekannt gegeben, dass unser als „Schleuse“ benanntes Sperrwerk zum Husumer Hafen grundsaniert werden sollte.

Damals wurden alle Hafenanrainer zu einer Informationsveranstaltung eingeladen, auf der sehr schnell die Bedenken, aber auch die Wünsche der von der Sperrung Betroffenen auf den Tisch kamen. Fischer, ATR-Landhandel und die Husumer Dock- und Reparaturgesellschaft machten sofort wirtschaftliche Einbußen geltend, die Deich- und Sielverbände wünschten sich einen möglichst niedrigen Pegelstand im Hafenbecken, während Naturschutzverbände wiederum zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt einen hohen Wasserstand forderten. Bei allen unterschiedlichen Wünschen und Forderungen wurde deutlich, dass es für alle eine mehr- oder mindergroße Beeinträchtigung werden würde. Eines aber war klar – für einen Zeitraum von etwa 2 Monaten würde das Sperrwerk auch für uns absolut unpassierbar sein.

Auch zum Zeitraum der Sperrung gab es unterschiedliche Wünsche. Am besten in den Wintermonaten, dann wären die Beeinträchtigungen für beispielsweise die Wassersportler unbedeutend. Aber, da während der Sanierungsarbeiten kein Hochwasserschutz für Sturmfluten gewährleistet werden konnte, mussten sich alle Anrainer schließlich mit dem Zeitraum von Mitte April bis Mitte Juni abfinden.

Für den HSRV bedeutete dieses allerdings, dass die gewohnten Termine für das Kranen der Boote, Ansegeln etc. nicht gehalten werden konnten. Innerhalb des Vereins einigten wir uns auf 2 Krantermine: einen ersten Termin Ende März und einen zweiten Termin unmittelbar vor Wiedereröffnung. Die Bootseigner des frühen Termins verlegten ihre Boote nach Süderhafen, Pellworm oder überwiegend Wyk, die anderen gingen die Saison gelassener an und hatten etwas mehr Zeit für die Winterarbeit an den Booten.



Ansicht von Norden (Foto Christian Melzer)

Schon vor Beginn der eigentlichen Arbeiten konnte man in der Zeitung lesen, dass in Husum der Welt größte Mobilkran zum Einsatz kommen sollte, um die über 60 t schweren Fluttore auszubauen. Das war zwar ein wenig übertrieben, aber das Bild an der Schleuse mit dem Kran war schon beeindruckend.

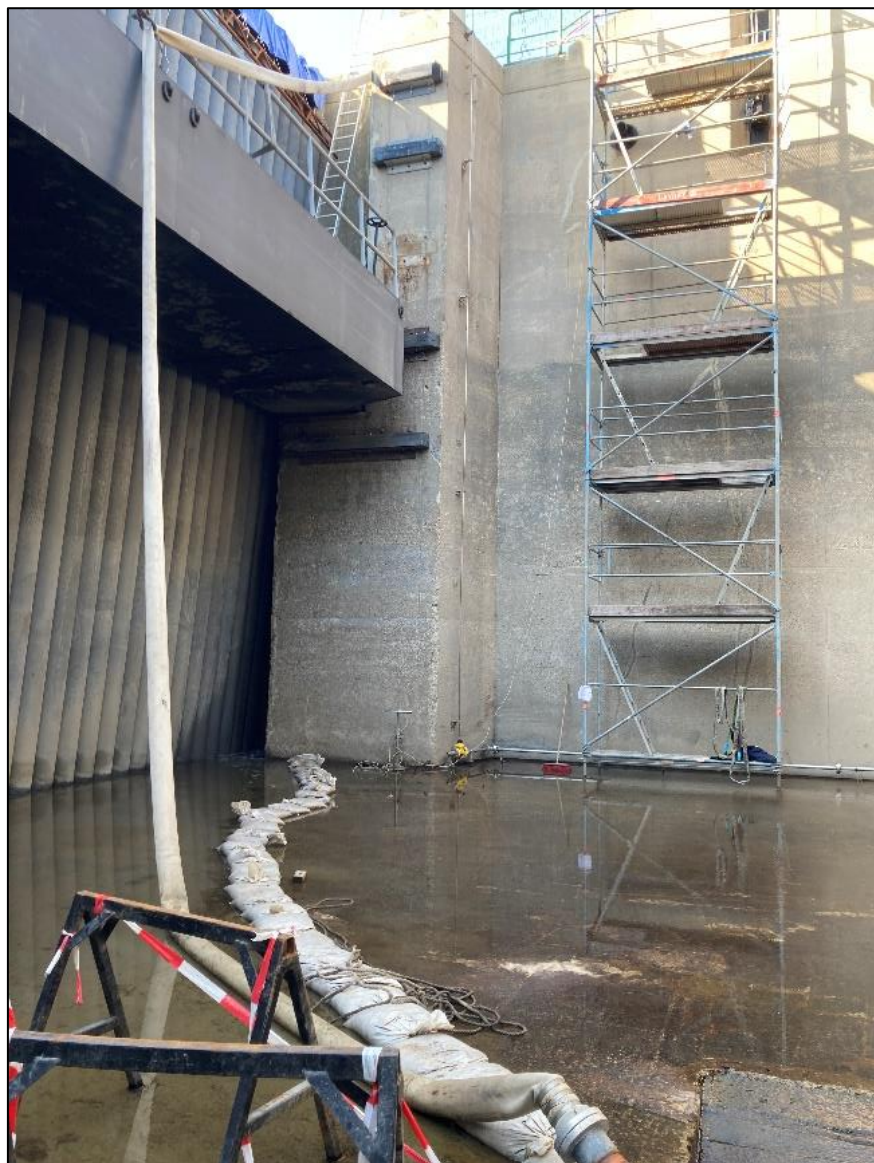


Martina Nieder begrüßt unsere Gruppe (Foto:Hargen Johannsen).

Am 31. Mai hatten wir die Gelegenheit, die Baustelle zu besichtigen. Zusammen mit Heike Krüger, Jens-Arnold Petersen, Fred Lorenzen und Christian Melzer konnten wir die fast fertige Baustelle besichtigen. Eingeladen hatte Martina Nieder, die als Bauleiterin vom LKN Husum die Sanierungsarbeiten betreute.

Notwendig für die Arbeiten war die Tatsache, dass das Husumer Sperrwerk mit seinen doppelten Fluttorepaaren und dem Ebbetorpaar seit der Erstellung im Jahre 1975 über einen Zeitraum von fast 45 Jahren nicht grundsaniert wurde und keine grundlegenden Erkenntnisse über den genauen Zustand vorlagen, da eine detaillierte Bestandsaufnahme während des laufenden Betriebes nicht möglich war.

Martina konnte uns anschaulich die Vorgehensweise der Sanierung erläutern. Vorteilhaft für die Arbeiten waren die Erfahrungen, die man bereits 2 Jahre vorher am baugleichen Sperrwerk in Büsum machen konnte. Das Sperrwerk hat eine lichte Durchfahrtsbreite von 21,00 m und eine Kammerlänge von 58,00 m. die Oberkante des Sohlendremfels liegt bei NN – 4,25 m.



Links der Verschluss aus Rohrnadeln (Foto: Hargen Johannsen).



Wand aus Rohrnadeln (Foto: Martina Nieder)

In einem ersten Schritt musste das Sperrwerk trockengelegt werden. Dazu werden seeseitig und hafenseitig jeweils vor den Toren Lehnträger auf vorhandenen Konsolen montiert, die als Stahlhohlkasten konstruiert sind und eingeschwommen werden können, einsetzbar sowohl in Büsum als auch in Husum (Gewicht ca. 31 t). An diese Träger werden leicht schräg stehend jeweils 67 Rohrnadeln (Länge Rohrnadeln seeseitig 11,50 m und hafenseitig 9,50 m, Gewicht ca. 0,9 t) montiert, in einem unteren Absatz und oben vor den Flächen der Lehnträger anliegend.



Abdichtung durch Plane (Foto: Hargen Johannsen).



Detail Rohrnadelwand (Foto: Hargen Johannsen)

Davor wird über die ganze Höhe und Breite eine riesige LKW-Plane gespannt, die durch den Wasserdruck die Abdichtung an die Konstruktion ermöglicht.

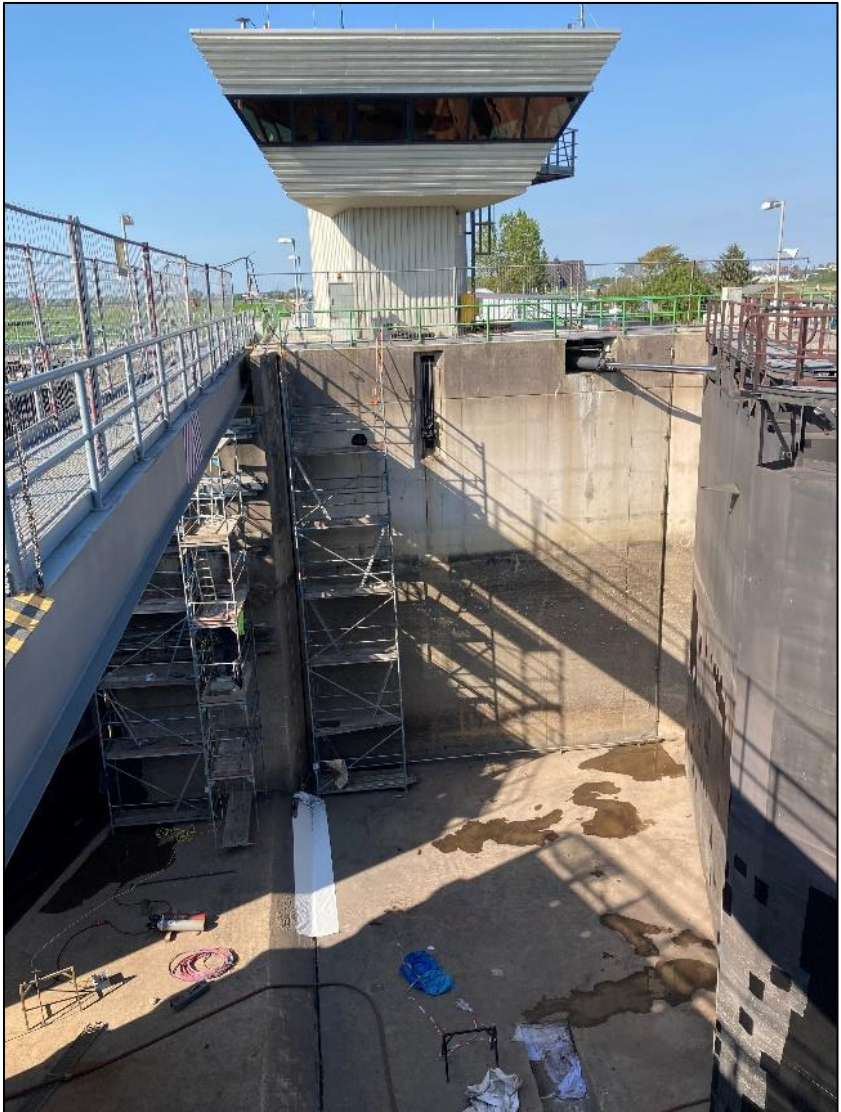


Dennoch eindringendes Wasser wird abgepumpt und somit erhält man eine wasserfreie Bauwerkssohle auf der alle weiteren Arbeiten erfolgen können.

Pumpensumpf (Foto: Hargen Johannsen)



Trockene Sohle (Foto: Hargen Johannsen)

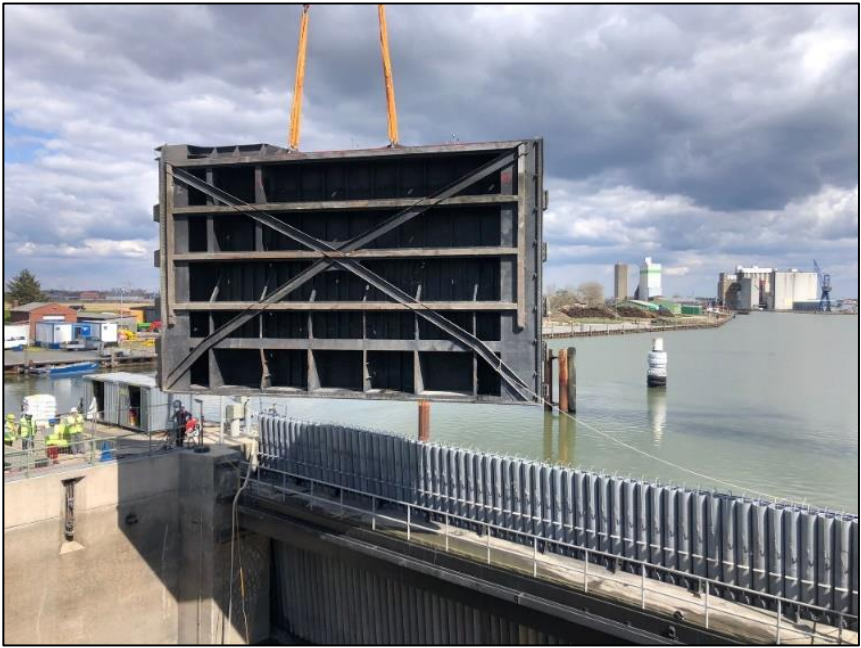


Das Steuergebäude (Foto: Hargen Johannsen)



Geöffnetes Stemmtorpaar (Foto: Hargen Johannsen)

Nachdem der Sperrwerksraum komplett von Schlick befreit und die Wände und Tore von Bewuchs befreit und gereinigt waren, konnte man mit der Bestandsaufnahme des Bauwerks beginnen.



Torflügel schwebt über der Rohrnadelwand (Foto: Martina Nieder)

Erfreulicherweise stellte sich heraus, dass das Husumer Sperrwerk ebenso wie in Büsum trotz des für ein Betonbauwerk hohen Alters keine gravierenden Schäden aufzuweisen hatte – also ein „Superzustand“.

Mit Hilfe des Schwerlastkranes wurden die vier ca. 65 t schweren Fluttorflügel und die ca. 45 t schweren Ebbetorflügel aus den Fußlagern gehoben. Die Flügel der Fluttore konnten in der Schleusenkammer zu weiteren Bearbeitung verbleiben und die Flügel des Ebbetores wurden an Land auf Stützkonstruktionen gesetzt. Erneuert wurden die Stemmknaggen und alle Dichtungen an den Toren. Alle Stahlteile wurden von Rost befreit, Teile ersetzt und insgesamt mit neuem Korrosionsschutz versehen.



Blick durch die Toröffnung (Foto: Martina Nieder)



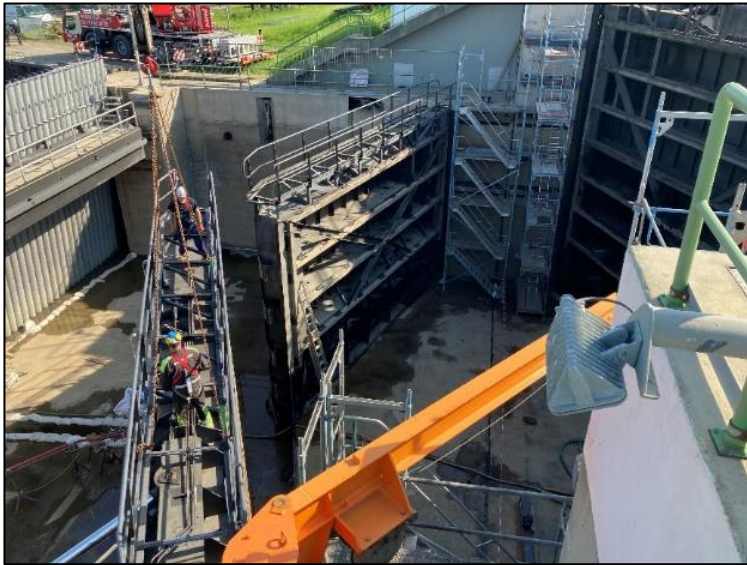
Gewaltige Dimensionen (Foto Martina Nieder:)



Unten auf der Sohle (Foto: Hargen Johannsen)

Alle Torlager wurden überprüft, überarbeitet oder erneuert, die Bauwerksfugen überarbeitet und dauerelastisch neu versiegelt und die wenigen Risse in den Stahlbetonkonstruktionen überarbeitet. Die Rohrleitungen für Spül- Strudelanlagen wurden komplett erneuert.

Wenn man als Wassersportler zu Hochwasser durch das Sperrwerk fährt geht meist der Blick hoch zum „Schleusenwärter“. Wenn sich das Fenster öffnet, erfolgt der obligatorische Gruß. Doch macht man sich eigentlich Gedanken über das Schleusenbauwerk unterhalb des Kiels? Wohl eher weniger, aber als wir als Gäste die Baustelle besichtigen konnten und wir Treppengerüste hinabsteigend endlich die Sohle erreicht hatten, bot sich ein ehrfürchtiger Eindruck dieses gewaltigen Bauwerks.



Blick auf das Ebbtor (Foto: Hargen Johannsen)



Sackung durch Auskolkung am Pellworm-Anleger (Foto: Christian Melzer)

Dieser Einblick „unter Wasser“ eröffnete uns eine neue Sichtweise auf die Schleuse und auch wenn sie manchmal zu unserem Unmut vor unserer Nase dichtgemacht wird, so ist sie zu unserem Schutz unerlässlich. Welche Auswirkungen durch die Sanierungsmaßnahmen noch entstanden, wurde an den Spundwänden nordseitig vor und hinter der Schleuse sichtbar. Das Durchströmen des Wassers bei jeder Tide durch den Spüldurchlass hatte zu Auskolkungen geführt, die die Spundwände unterhöhlten und zu Absackungen geführt hatten. Dafür hatte es durch die Wasserberuhigung seeseitig vor dem Nadelverschluss zu Schlickablagerungen geführt, die nach Abbau der Nadeln und vor Öffnen der Tore entfernt werden mussten.

Für die kleine Gruppe unseres Vereins wird diese besonders eindrucksvolle Besichtigung in bester Erinnerung bleiben.

Vielen Dank Martina !

**Feuerlöschtechnik
Herrmann**
Inh. Finn Holm

Sicherheit seit 1985



- Brandschutz
- Feuerlöschtechnik

Feuerlöscher alle 2 Jahre
überprüfen lassen!

www.Feuerlöschtechnik-Herrmann.de



Bertha-Michaels-Str. 11
25873 Rantrum



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

Kein Weg führt um sie herum:

Husumer Schleuse

Von Jörgen Bruhn

Die Geschichte des Husumer Segler-Vereins ist eng mit dem Husumer Hafen und damit mit der Husumer Seeschleuse verbunden. Die Sanierung des neuen Sperrwerks in diesem Jahr ist Anlass, einmal zurückzuschauen.

Betrachten wir den Husumer Hafen im Jahre 1850: An der Schiffbrücke und gegenüber an der Werft existieren marode hölzerne Bohlwände. Die Hafenstraße existiert ebenso wenig wie die Bahnlinie nach Tondern. Der Lagedeichsiegelzug, der heute durch unseren Sportboothafen läuft, mündet direkt an der Werft in den Binnenhafen. Der Außenhafen besteht größtenteils aus unbefestigten Böschungen. Da es noch keine Seeschleuse gibt, wird die Schiffbrücke häufiger bei Sturmfluten überschwemmt. Das Hinterland ist durch die Zingelschleuse gesichert, die im Prinzip heute noch existiert. Husum gehört noch zu Dänemark und die Stadt hat 1847 den Hafen an den dänischen Staat abgegeben. Die erste Seeschleuse wurde 1858 fertiggestellt. Uwe Iben ⁶schreibt dazu: *„Bis dahin war der niedrig gelegene Teil der Stadt Husum schutzlos größeren Fluten ausgeliefert. Durch den Bau dieser Seeschleuse zwischen dem Rödemişser Seedeich und dem Porrenkoogsdeich, unmittelbar hinter dem jetzt noch bestehenden Trockendock des Amts für ländliche Räume⁷, wurde die Stadt von nun an vor Überflutungen gesichert. Diese Schleuse war noch recht einfach konstruiert. Sie erhielt nur ein einfaches zweiflügeliges Sturmfluttor und ein ebenfalls nur*

⁶ Uwe Iben: Der Husumer Hafen. Husum Druck- und Verlagsgesellschaft 2004.

⁷ ALR, inzwischen umbenannt in Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN.SH)

einfaches zweiflügeliges Ebbetor. In der Wasserlinie hatte die Schleuse eine Breite von 8,00 m und die Drempelhöhe ⁸lag nur 20 cm über Mtnw⁹“.

Bald behindert die schmale Schleuse den zunehmenden Schiffsverkehr und folgerichtig wird 1904 an derselben Stelle eine Schleuse mit 12 m Durchfahrtsbreite und einer Drempeltiefe von 5,00 m unter MThw¹⁰ erbaut (s.Abb.1). Diese Schleuse ist mit beidseitigen Spülkanälen ausgerüstet, die einer Verschlickung des Fahrwassers entgegenwirken sollen. Sie erhält eine Rollbrücke, mit der Personen von der Süd- zur Nordseite wechseln können. Auch kleine Betriebshäuser entstehen auf jeder Schleusenseite.

Nach dem Bau der Eisenbahn-Drehbrücke um 1887 wird der Binnenhafen schwerer erreichbar. Das mag ein Grund für den stetigen Ausbau des Außenhafens in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sein.

Es entstehen Getreidesilos auf beiden Hafenseiten, die Dampfer nach Pellworm, Nordstrand und Amrum verlegen ihre Anlegestellen vom Binnen- zum Aussenhafen. außerdem wächst eine Flotte von Krabben- und Muschelkuttern. Der Verkehr mit größeren Schiffen nimmt immer weiter zu und die aufstrebende Schiffswerft möchte Schiffe mit mehr als 12 m Breite bauen. Folgerichtig wird eine neue Schleuse geplant und zwar am heutigen Standort, ungefähr 300 m westlich der alten Schleuse. Durch den Ortswechsel entwässert das Schöpfwerk der Halbmondwehle nun nicht mehr in die Nordsee sondern in den Hafen. Um bei Sturmflut die Vorflut zu garantieren, wird südlich der neuen Schleuse ein Pumpwerk errichtet. 1960 wird die Schleuse eingeweiht. Die nur geringfügig auf 13,20 erhöhte Breite erweist sich schon bald als zu klein. Daher wird es höchste Zeit, dass 1973 noch einmal kräftig gebaut wird. Während der Schiffsverkehr

⁸ Drempel = Schwelle oder Sohle.

⁹ Mtnw = mittleres Tideniedrigwasser (Husum = NN – 1,79 m)

¹⁰ Mthw = mittleres Tidehochwasser (Husum = NN + 1,71 m)

weiter durch die alte Schleuse abgewickelt wird, entsteht in der südlich gelegenen Schöpfwerksöffnung die neue Schleusenkammer mit einem doppelten Fluttorepaar und einem Ebbschleusentor mit 22 m Durchfahrtsbreite. Nach der Fertigstellung wird die Öffnung der alten Schleusen- kammer für den Einbau des Schöpfwerks benutzt.

Heute ist der Ausdruck „Schleuse“ für das Husumer Sperrwerk verpönt; dient eine Schleuse doch dazu, Höhenunterschiede zu überwinden. Und genau dazu haben wir sie ein einziges Mal benutzen dürfen. Das war etwa 1975. Ich erinnere mich, dass wir mittags mit dem Kutter los wollten. Und wie es uns allen schon passiert ist, wird uns die große Tür zur Freiheit vor der Nase zugeworfen, weil der Außenwasserstand zu hoch steigt. Wir kreuzen noch bis zur Schleuse, wollen schon wieder umdrehen, als uns ein freundlicher Herr aus dem Leitstand heranwinkt. Wie sich später herausstellt handelt es sich um Herrn Kaiser¹¹ vom WSA. Der ruft uns zu, dass wir dicht an das Fluttore verholen sollen. Als wir am Fluttore liegen, schließt sich hinter uns das zweite Fluttorepaar. Das ist ein etwas mulmiges Gefühl. Aber nicht lange und der geringe Höhenunterschied zum Außenwasserstand ist durch Schieber ausgeglichen und schon öffnet sich das äußere Torpaar. Der Weg ist frei, Plünnen hoch und los! Wir winken zum Abschied, Herr Kaiser und der Maschinist winken lachend zurück.

Die Kutterleute, die mit an Bord waren, wissen, dass das Husumer Hochwassersperrwerk in Wirklichkeit eine heimliche Schleuse ist. Und manchmal denken wir noch an Herrn Kaiser, der zufällig Sonnabends auf dem Sperrwerk war.

¹¹ Baudirektor Kaiser, Leiter des Wasser- und Schiffsamtes Tönning von 1975 bis 1980. Husum war damals noch ein Bundeshafen..

Zu Abbildung 2:

Die dargestellte Schleuse von 1904 liegt an derselben Stelle wie das Vorgängerbauwerk von 1858. Die Halbmondwehle im Süden hat den Hauptauslauf seewärts der Schleuse; ein kleiner Auslauf geht in den Hafen, wohl um bei NW die Schleuse spülen zu können. Nördlich der Schleuse liegt das heute noch existierende Trockendock. Auch das Schleusenwärterhaus auf dem Deich existiert noch. Die Austernbasins sind allerdings längst verschwunden.



Abbildung 3:

Der Dampfer „Westerland“ passiert die alte Schleuse. Der Raddampfer verkehrte als Passagier- und Versorgungsschiff von 1885 bis 1927 zwischen Hoyerschleuse und Munkmarsch auf Sylt. 1926 wurde er an die Stadt Husum verkauft und lief bis etwa 1935 als Ausflugsschiff „Stadt Husum“; danach wurde er verschrottet.



Abbildung 4:

Blick vom Thordsen-Silo auf die Schleuse von 1904. Die Aufnahme stammt aus den frühen 50er Jahren. Die „Stadt Husum“ läuft gerade aus. Gebaut als „Fritz Reuter“ in Rostock kaufte die Husumer Motorschiffsgenossenschaft das Schiff 1937. Der damalige Husumer NSDAP-Kreisleiter Hermann Hansen hatte den Kauf betrieben, das Schiff sollte so etwas wie ein Mini KdF-Dampfer (Kraft durch Freude) werden. Die „Stadt Husum“ wurde aber eingezogen und als Küstenwachboot eingesetzt. Nach Beschlagnahme und Rückgabe durch die Briten fanden ab 1949 wieder Ausflugsfahrten statt. HSRV-Gründungsmitglied Hans Andresen war Geschäftsführer und fuhr

häufig zur Unterhaltung der Gäste mit (daher sein Ökelname „Hans Brasch“). Die Stadt Husum fuhr durch die Halligwelt bis nach Amrum. 1963 soff das Schiff nach einem Werftaufenthalt mitten im Hafen ab und wurde zwei Jahre darauf verschrottet.

Unter dem Silo sieht man die Brücken des Husumer Segler-Vereins. Die Slipanlage ist offenbar noch nicht vorhanden. Zwischen Verein und Schleuse liegt der Tonnenhof des WSA. Am linken Bildrand erkennt man das Halbmond-Schöpfwerk.



Abbildung 5:

Jollenkreuzer und Jollen haben gerade die Schleuse auslaufend passiert. Das sieht nach Regatta aus! Mittlerweile ist das nördliche Betriebsgebäude aufgestockt worden.

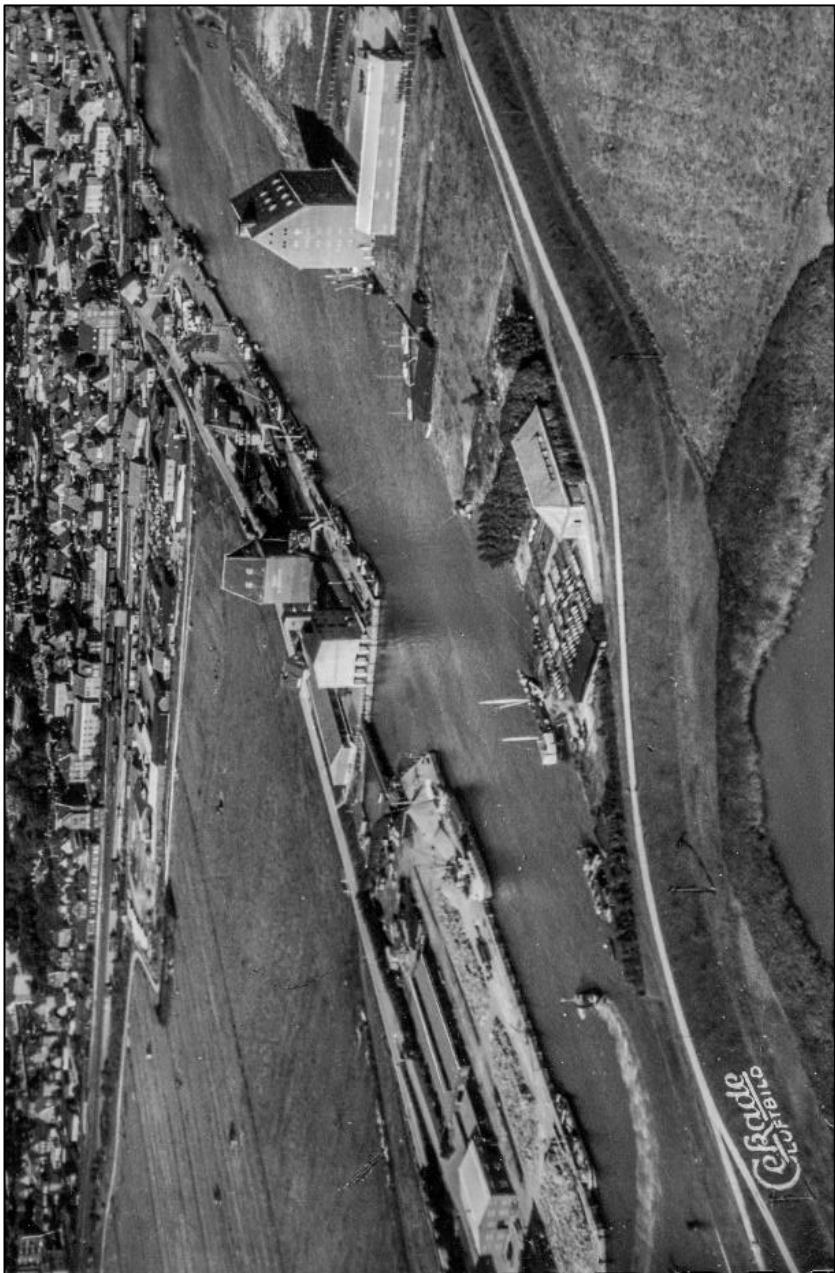


Abbildung 6:
91

Zu Abbildung 6:

Das Luftbild (Mitte der 50er Jahre) zeigt kurz vor dem Thordsen-Silo die Boote des HSrV und die dunklen Dächer des Schuppens und des kleineren Paddelbootschuppens. Unten in Bildmitte befindet sich der Tonnenhof des WSA mit dem großen Gebäude. An der Pier liegt scheinbar ein Tonnenleger. Auf der nörlichen Hafenseite erkennt man das alte HaGe-Silo. Davor liegt das Wendebecken „Schwoiloch“ mit der sogenannten „Kommandobrücke“.

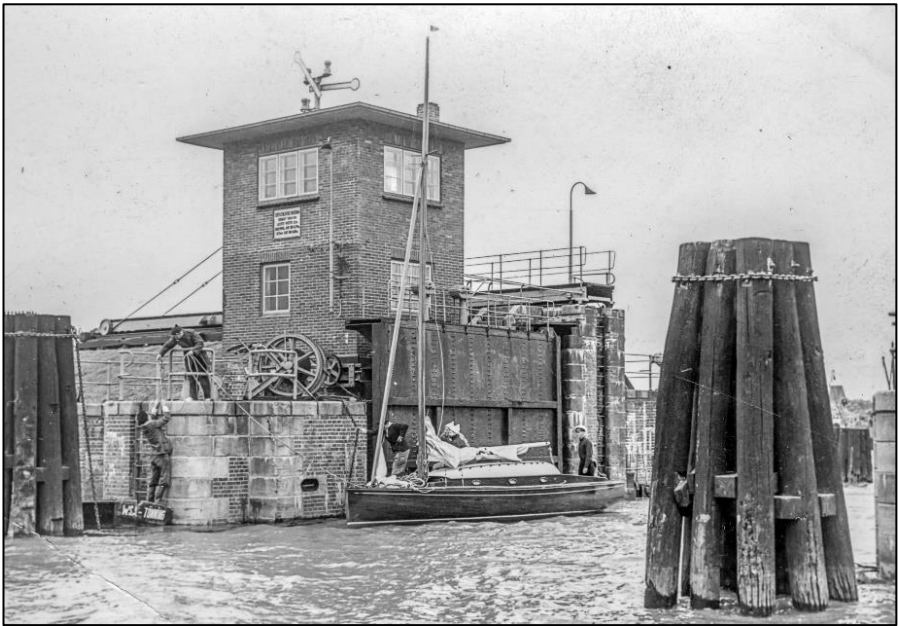


Abbildung 7:

Kuttersegeln ist das Verholen durch die Schleuse gegen den Wind bekannt. Hier versucht sich Mitte der 50er Jahre Harro Schwartz mit seinem 20er Jollenkreuzer darin. Man beachte den Windanzeiger (Semaphor) über dem Betriebsgebäude.



Abbildung 8:

Blick von außen auf die neue Schleuse von 1961. Rechts das Schöpfwerk, links der Leitstand. Auf dem Schöpfwerksgebäude kann man den Regenbogen mit dem Segelboot erahnen.



Abbildung 9:

Neue Schleuse von der Hafenseite.

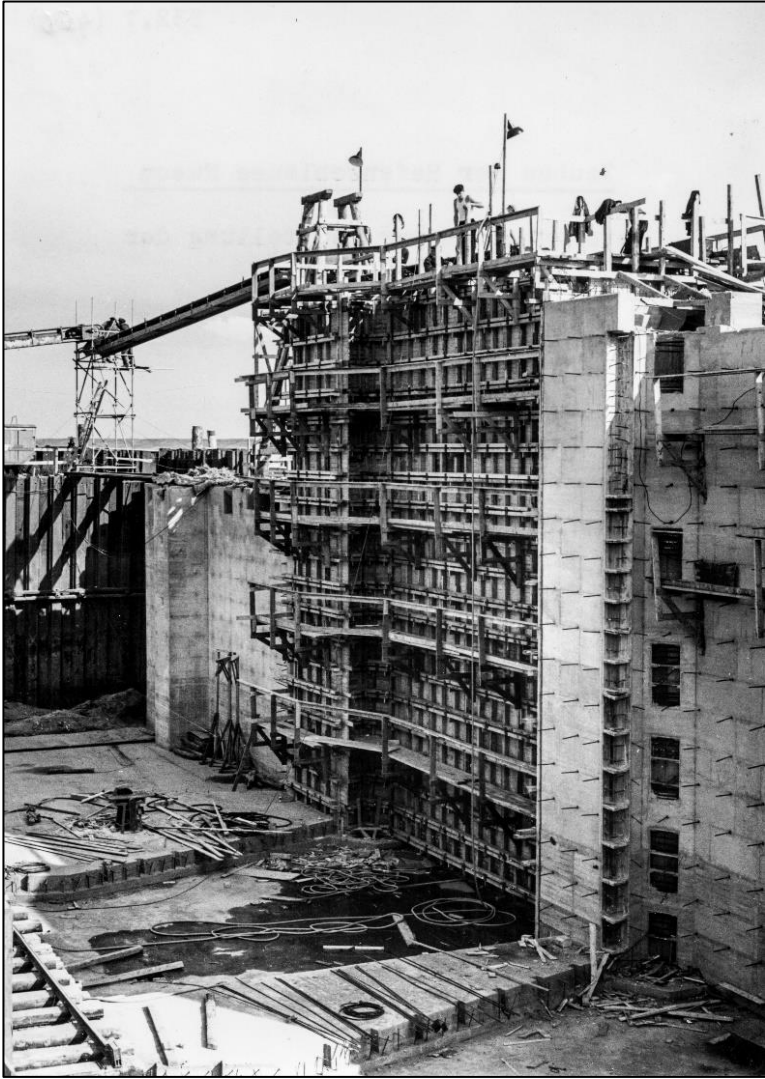


Abbildung 10:

Umbau zur heutigen Schleuse: Die Wand des ehemaligen Schöpfwerks wird in die neue Wand einbetoniert. Man erkennt bereits die Tornischen und die Drempel.



Abbildung 11:



Abbildung 12:

Einweihung der neuen Schleuse mit großem Bahnhof. Noch ist das Schöpfwerk nicht eingebaut. Der Schlepper „Paul Peters“ hält den Werftneubau auf Kurs. Vermutlich ist es die „Lindinger Ivory“ oder das Schwesterschiff „Lindinger Jade“. Beide sind 1974 gebaut und konnten mit 14,30 m Breite das alte Sperrwerk nicht passieren.



Abbildung 13:

Darum heißt der Platz vor der Schleuse „Pellworm-Anleger“: In den 60er Jahren lief die Pellwormer Fähre auch Husum an. Hier wird Fracht geladen von Olff, Köpke und Co. (Obst und Gemüse), Georg C. Hansen (Eisenwaren) und Hansen und Dethleffsen (Holz).

Bildnachweis:

Abb. 1 und 2: Architekturmuseum der TU Berlin

Abb. 3, 6, 8, 13: Ansichtskarten, Slg. Jörgen Bruhn

Abb. 4, 10, 11, 12: Medienarchiv der Bundesanstalt für Wasserbau.

Abb. 5: Ekkehard Papke/ Archiv HSrV

Abb. 7: Rüdiger Blatt/ Archiv HSrV

Abb. 9 : NN, Slg. Jörgen Bruhn

Quellen:

Iben, Uwe: Der Husumer Hafen, Husum 2004

Ströhm, W.P.: Mit dem Namen Husum unterwegs, in: Hus.Nachr. 16.10.2013.

Und wenn der Winter noch so kurz ist

Eiskalt erwischt

Text und Fotos von Jörgen Bruhn

Wie im letzten Winter hatten wir auch im Winter 2020/2021 einige Brücken und einen Niedergang in Betrieb gelassen. So hat die Jugendgruppe immer die Möglichkeit sicher zu trainieren. Und natürlich können auch einige Boote über Winter im Wasser bleiben. Uns



„Heverstrom“ im Eis. Noch konnten wir das Eis aufbrechen.

ist das Risiko des Vereisens bewusst. Bis in den Februar ist das Wetter so milde, dass sich kein Eis bildet. Dann erwischt uns ein eisiger Wintereinbruch im Februar doch noch. Aber dafür gibt es ja den Plan “B”: Sobald sich Eis bildet, geht Frank mit der “Heverstrom” an Land und wir bergen die Stege. Soweit die Theorie; aber wann ist der richtige Zeitpunkt? Den hatten wir (Takelmeister Jörgen und Hallenwart Frank) eigentlich



© jörgen brühn

Kurz vorm Eisklopfen: Der Priel war fast dicht.

„Klar Schiff“

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

Umfangreiches Sortiment

» an **Niro - Schrauben** «

Nutzen Sie unsere Erfahrung zu Ihrem Vorteil

Öffnungszeiten: 7.30 bis 12.00 Uhr + 13.00 bis 17.00 Uhr

FS

HUSUMER

KUNSTSTOFFTECHNIK

Polyester-Verarbeitung und -verkauf

Frank Stöhrmann · Liebigstraße 11-13 · 25813 Husum

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



Die „Odin“ räumt vor der Schleuse.

schon verpasst. Das Eis war schnell so stark gewachsen, dass die „Heverstrom“ nicht mehr zur Kutterpier kam. Also haben wir bei jeder zweiten Tide das Eis mit Bootshaken entfernt; das ging erstaunlich gut und Boot und Brücken haben nicht gelitten. Einen etwas unruhigen Schlaf hatte ich aber schon, und Frank sicher auch



SETHE
GASTRONOMIETECHNIK

Sethe Technik für Gastronomie GmbH

- Otto-Hahn-Straße 11
- 25813 Husum
- Telefon: 04841 - 66 51 41
- www.sethe-gastrotec.de



Gastrotec GmbH & Co. KG

- Otto-Hahn-Straße 11
- 25813 Husum
- Telefon: 04841 - 70 03
- www.sethe-gastrotec.de

Außerhalb unserer Bürozeiten: Notdienst 0151 5312 11 13

Großküchenanlagen ◀ Hotel- und Gaststätteneinrichtung ▶ Ladenbau
Getränkeschankanlagenbau ▶ Imbissausstattungen
Kälte- und Klimatechnik

Inhaber: Hartmut Sethe

Eigenleistung in großem Stil

Arbeitseinsatz 2021

Text und Fotos: Jörgen Bruhn

Das Jahr 2021 entpuppt sich schon von Anfang an als Jahr großer Herausforderungen. Das Sperrwerk wird saniert; um es unseren Seglern zu ermöglichen, fremde Häfen vor der Sperrung aufzusuchen, organisieren wir im Frühjahr zwei Krantermine. Die Brücken müssen relativ früh ins Wasser, so dass wir Reparaturen auf Frühjahr 2022 verschieben. Nach der Hauptversammlung bemüht sich der Vorstand, die Trainingssituation der Jugendgruppe entscheidend zu verbessern.



Brücken zu Bach im März 21: Helmut hinterlässt mit dem Trecker einen starken Eindruck und leider gab es keinen Hafenmeister.



Beim Aufstellen des Takelmastes war es sehr warm.(v.l.:Martin Erichsen,Jürgen Ernst, Frank Petersen, Walter Pünter)



Die Drei von der Baustelle (v.l.:Helmut Adam, Peter Meyn, Walter Pünter. Foto: Uwe Paulsen)



Der Takelmeister blickt auch nicht immer durch (Jörgen Bruhn, Foto Uwe Paulsen)

Es gelingt uns, mobile Container zu erwerben, die nur „leicht“ modifiziert werden müssen. Leider haben wir uns über den Zustand etwas getäuscht, so dass viele Stunden mit Sanierung, Korrosionsschutz, Malen, neuer Elektrifizierung und letztlich auch Reinigung vergehen. Zum Saisonschluss werden die Container mit einer kleinen Feier übergeben.



Sonnabende kann man auch an Land sinnvoll verbringen. (V.l.: Kai Hultgaard, Fred Lorenzen, Uli Kliem, Foto Jörgen Bruhn)



Nur für Helfer und Jugendliche: Übergabe der Waschräume an die Jugendgruppe. Das Grillen in der luftigen Halle gefällt allen! (Foto: Uwe Paulsen)

Für diese Feier spendierte Uwe Paulsen Fleisch und Bratwürste, Salate und Getränke konnten aus einem „Heizungsfonds“ finanziert werden: Im Januar war nach vielen Reparaturversuchen, für die ich gebrauchte Platinen besorgt hatte, eine neue Heizung für das Clubhaus fällig. Im Laufe des Jahres verkaufte ich nicht nur die erworbenen Platinen sondern auch die funktionierenden Komponenten im Internet. Übrig blieb noch eine Spende für die Jugendgruppe.

Wie schön und beruhigend, dass wir immer noch in der Lage sind, gemeinsam etwas auf die Beine zu stellen. Ziel des Husumer Segler-Vereins war es stets, jedem den Segelsport zu ermöglichen, unabhängig vom Geldbeutel.



Das war's: Die Brücken kommen wieder an Land.



Das geht nur zusammen!

Und das geht nur, wenn alle mit anfassen. Besonders gut haben sich im letzten Jahr unsere neuen Mitglieder integriert; sie passen hervorragend zu uns! Und dann sind da noch die lieben Ex-Bootseigner, die ständig beim Verein sind, die so viele Aufgaben selbstständig wahrnehmen. Das macht schon großen Spaß mit euch!

Wir haben dann noch über ein Wochenende die „Winterbrücken“ an Land geholt und gemalt und schon kamen die Boote in Partien aus dem Wasser und die Saison war zu Ende.

Für das kommende Jahr warten schon wieder Aufgaben: Im Frühjahr müssen Brücken repariert werden, das Clubhaus und die Sanitäranlagen sollen saniert werden und wir müssen uns auch den Gehwegen widmen.



Wir sind die Profis für Ihren Auftrag:

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

Husum · Tel. 0 48 41 / 930 37 · www.schulz-husum.de

Ein ständiges Kommen und Gehen: Bootsbestand in Bewegung

Von Jörgen Bruhn

Wie in den vergangenen Jahren herrschte auch in 2021 ein eifriges Kommen und Gehen im Bootsbestand.

Torben Lass hat sich von seinem Motorboot „Mina“ getrennt und ist zukünftig auf der „Luisa“, einer Moonraker 36 unterwegs.

Bernd Peters hat mit seiner Familie Abschied von der „Auszeit“ genommen.



Familie Peters mit der „Auszeit“ Regatta 2017.(Foto: Jörgen Bruhn)

Auch die „Storch“ hat den Verein verlassen.

Dominik Flick ist neuer Besitzer der „Freja“, einer Dehler 31, die dem Verein wohlbekannt ist. Mit ihr erkundet er das nordfriesische Wattenmeer. Dominik unterstützt unsere Jugendtrainer.

Kay Hulgaard ist in den Verein eingetreten und bringt sein Motorboot „CaRo“ mit. Dass er bei uns richtig ist, hat er schon in mehreren Arbeitseinsätzen gezeigt.

Michael Storm ist mit der „Otter“, einer Maxi, in den Verein eingetreten. Das gut segelnde Fahrtenboot passt prima in unsere „Flotte“. Auch Michael hat als frischgebackenes Mitglied schon an mehreren Arbeitseinsätzen teilgenommen.

Melanie
Freiwillige Rettungsfrau,
Hörnum

Erik
Musiker und Spender,
Kehl

**WIR SIND
SEENOTRETTER**

**JETZT SPENDEN
UND AUCH SEENOTRETTER
WERDEN AUF
SEENOTRETTER.DE**

DIE SEENOTRETTER
DGzRS

Thomas und de Waterfleeeger

Von Jörgen Bruhn

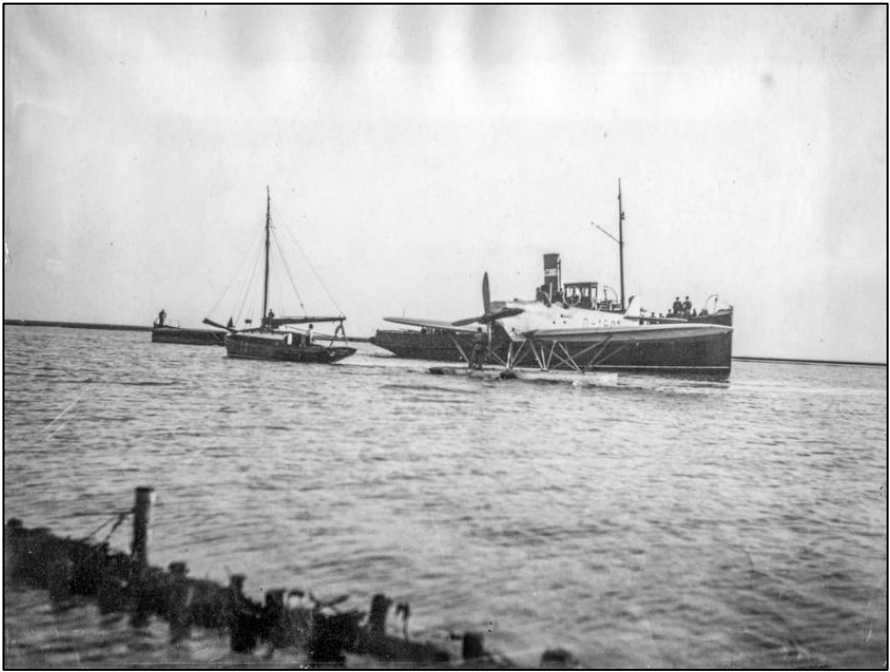
Eines Tages sah ich im Internet ein Bild, das mir sehr bekannt vorkam. Abgebildet war eine Postkarte mit einem alten, offenen Wasserflugzeug, einem Segelboot und einem Dampfer. Der Titel lautete: „Wasserflugzeug bei Nordstrand“. Dieses Foto kenne ich aus dem Clubhaus, wo es seit Urzeiten eine Wand schmückt. Also nehme ich die Fotos (es sind drei) aus dem Clubhaus mit, um sie digital zu bearbeiten; dabei entdecke ich Beschriftungen auf der Rückseite. Diese Geschichte, die sich vor 92 Jahren ereignete, weckt den Detektiv in mir. Die Recherche ist schwierig: Es gibt keine Zeitzeugen mehr; aber es gibt einige Unterlagen des Seglervereins, Bücher und Internetartikel über das Flugwesen gibt es auch genug und so formt sich aus vielen Mosaiksteinchen ein unscharfes Bild. Hilfreich sind Segelkameraden, die den Helden der Geschichte genauer kennen als ich. Ganz klar wird die Geschichte aber durch einen Besuch im Kreisarchiv Nordfriesland. Frau Ueck und Frau Keller lassen mich im verfilmten Zeitungsarchiv stöbern und ich finde einen Zeitungsartikel; danach hat sich etwa Folgendes zugetragen:

Es ist der 19. Oktober 1929. Versuchen wir, uns in die Zeit zu versetzen: Politisch leben wir seit etwa 10 Jahren in der Weimarer Republik, In sechs Tagen werden die goldenen 20er Jahre mit dem „schwarzen Freitag“ jäh enden; die folgende Weltwirtschaftskrise wird den Nährboden für die Nationalsozialisten bilden. Ob Thomas Carstensen das auch schon geahnt hat? Wir wissen, dass er 27 Jahre alt ist, als Gastwirtssohn in Husum am Markt lebt und immerhin ein Boot besitzt: Den kleinen Kutter „Strolch“, gaffelgetakelt mit 38 m² Segelfläche und einem 12 PS Deutz Benzolmotor. Nach Wally Jacobsens Aufzeichnungen tritt Thomas erst nächstes Jahr in den Husumer Segler-Verein ein, der gerade ein Jahr alt ist. An diesem Herbsttag ist es im beschaulichen Husum kühl mit etwa 10° C, stark bewölkt aber trocken und fast



Der Kutter „Strolch“ (Foto:Archiv HSrV)

windstill. Ob Thomas Carstensen mit seiner „Strolch“ in der Husumer Bucht unterwegs ist oder extra ausläuft, bleibt unklar . Die Zeitung berichtet später von einem „Husumer Lustkutter „Strolch“ vom Husumer Segelclub“, auf dem man die Notlandung bemerkte. Jedenfalls bekommt er mit, dass auf Lundenbergsand ein Flugzeug gewasert hat. Zumindest 1929 ist so ein Wasserflugzeug eine kleine Sensation für Husum und der Lärm des Zwölfzylinder BMW V-Motors mit seinen 660 PS muss weithin hörbar gewesen sein. Thomas eilt also mit der „Strolch“ zur Landestelle und winkt dem Piloten zu, er möge vom flachen Sand Richtung Husum, Richtung



Das erste Foto aus dem Clubhaus. Die „Strolch“ sichert das Wasserflugzeug während der Dampfer „Nordstrand“ mit seiner Schute passiert. (Foto: Archiv HSrV.)

Fahrwasser fahren. Das Wasserflugzeug hätte, einmal trockengefallen, ja nicht mehr starten können. Die „Heinkel“ Typ 9c, die Schwierigkeiten mit dem Motor hat, folgt dem Ratschlag und kommt aus eigener Kraft bis zur „Erholung“. Hier versagt der Motor dann endgültig.

Thomas Carstensen begleitet das Flugzeug und nimmt es in Schlepp, denn aus der Schleuse kommt der Dampfer „Nordstrand“ mit seiner Schute in Schlepp. Glücklicherweise ist es fast windstill und so gelingt es, das Flugzeug, das gerne mal quer treibt, am Dampfer vorbei zu bugsieren. Erinnern wir uns: Die Maschine der „Strolch“ hat lediglich 12 PS. Auf der Rückseite des Bildes schreibt Thomas Carstensen ganz knapp: „Wasserflugzeug vor Kollision geschützt.“

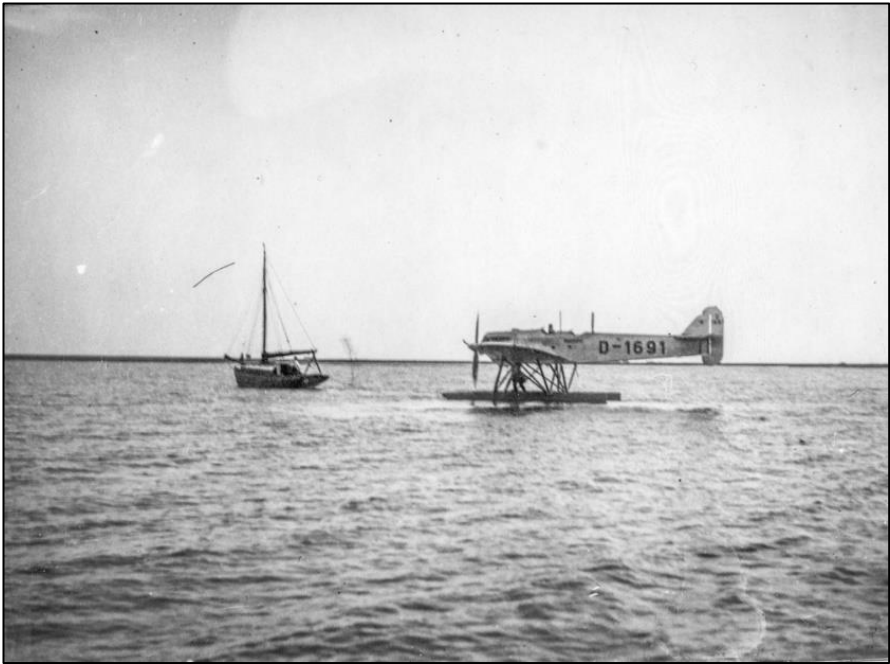


Foto 2 aus dem Clubhaus zeigt die „Strolch“ vor der Heinkel.(Foto: Archiv HSrV)

Das ist wahrlich nicht übertrieben. Die „Strolch“ schleppt den Flieger mit ihren 12 PS bis zu den Austernbassins. Diese liegen unmittelbar vor der alten Schleuse und werden schon lange nicht mehr genutzt. Immerhin gibt es hier eine alte Anlegebrücke. Da kein Mechaniker an Bord der dreisitzigen Maschine ist, telefoniert man nach List. Die Heinkel gehört zur dort ansässigen deutschen Verkehrsfliegerschule**. Umgehend startet ein zweites Flugzeug mit einem Mechaniker und trifft bald in Husum ein. Gegen 17 Uhr startet das Hilfsflugzeug wieder zum Heimflug. Ob und wann die reparierte Maschine ihre Reise nach Warnemünde fortsetzt, ist nicht überliefert.

Die Husumer Nachrichten vom Montag dem 21.10.1929 berichten von der Notlandung und von dem Volksauflauf:

„Jedenfalls war es für viele Schaulustige ein Anlass, sich ein Flugzeug einmal aus der Nähe zu betrachten, zumal der Motor, der ein Gewicht von 12 Zentnern besitzt, genau zu sehen war.“

An diesem herbstlichen Sonabend vor 92 Jahren war Thomas Carstensen mit seiner „Strolch“ der Held der grauen Stadt am Meer.

Anmerkungen:

*) Die Heinkel He 9 c ist ein Wasserflugzeug, dass 1929 von den Heinkel Werken in Warnemünde gebaut wurde. Es entstanden nur vier Flugzeuge des Typs 9c. Wegen der hohen Landegeschwindigkeit von 100 km/h und dem dabei auftretenden Spritzwasser galten die Maschinen als problematisch.

**) Die Deutsche Verkehrsfliegerschule, hatte in List auf Sylt einen Standort. Es handelte sich in Wirklichkeit um eine getarnte militärische Ausbildungs- und Fliegereinheit. Nach dem ersten Weltkrieg war Deutschland die Militärfliegerei durch die Versailler Verträge verboten. Die DVS, die es außer in List auch in Warnemünde und Braunschweig gab, wurde über dunkle Kanäle von der deutschen Regierung, der Reichsmarine und der Reichswehr finanziert. Der Leiter der Verkehrsfliegerschule war 1929 Wolfgang von Gronau. Gronau überquerte 1930 von List aus als erster den Atlantik mit einem Dornier-Flugboot; berühmt wurde er dafür, dass er seine Mannschaft erst auf der Zwischenlandung in Island um Zustimmung bat, und von hier auch den Verkehrsminister per Telegramm lediglich informierte.

Quellen:

--Protokollbücher und Mitgliederliste des HSrV in: Vereinsarchiv HSrV.

--Festschrift zum 50. Vereinsjubiläum des HSrV in Vereinsarchiv HSrV.

--Artikel „Notlandung“ in Husumer Nachrichten vom 21.10.1929 in Kreisarchiv Nordfriesland.

--Wikipedia-Artikel „Deutsche Verkehrsfliegerschule“

--Stützer, H.: Die deutschen Militärflugzeuge 1919-1934. E.S. Mittler & Sohn 1984

Ekke Nekkepenn H₂OOGÉ

Aus den Fluten der Nordsee steigt ein neuer Rum empor

Im nordfriesischen Wattenmeer, zwischen den Halligen und den Inseln Amrum, Föhr und Sylt, treibt der Meermann **Ekke Nekkepenn** sein Unwesen. Verschiedene Geschichten ranken sich um diese alte Sagengestalt.

Seit 2020 gibt es den **H₂OOGÉ – einen echten Jamaika-Rum**. Die Symbiose aus Wasser (H₂O), dem Grundelixier unseres Lebens, und HOOGE, der Königin unter den Halligen, ist Namenspatronin für diesen erstklassigen Rum der Rum-Manufaktur **Johannsen aus Flensburg**.

Mehr erfahrt Ihr hier:

www.ekke-nekkepenn.com

instagram  [ekke_nf](https://www.instagram.com/ekke_nf)



Christian Bock erinnert sich an eine Segeltour in 1956

Der Wyker Sängerpreis

Von Christian Bock und Jrgen Bruhn

Ab und zu korrespondiere ich mit meinem Onkel Christian Bock, der seit den 60er Jahren in Amerika lebt. Er ist quasi am Husumer Hafen aufgewachsen und hat als junger Mann oft mit meinem Vater gesegelt. Er war lange Jahre Mitglied im Husumer Segler-Verein.



Kleine Malerarbeiten: v.l.: Fritz Ewert, Hans Bruhn, Joachim Bock.

Im Juli 1956 unternahmen vier Herren eine einwöchige Sommer-tour mit der „Cimber II“, einem Holzboot in der Größe eines 30er Jollenkreuzers. Glücklicherweise liegt außer dem Bericht meines Onkels noch das alte Logbuch vor, so dass die Tour noch gut nachvollziehbar ist. An Bord waren außer meinem Vater Hans Bruhn noch dessen Freund Fritz Ewert, der auf der Neustadt ein Elektrogeschäft betrieb, sowie meine Onkel Joachim und Christian Bock. Man startete am Sonnabend-Nachmittag Kurs Pellworm; damals galt der Sonnabend noch als halber Arbeitstag. Bei östlichen Winden zwischen 5 und 7 „rutschte“ man, teilweise ohne Großsegel, nach Pellworm. Bei 6 Windstärken aus Ost wird die Nacht etwas unruhig gewesen sein.

Am Montag lief die „Cimber II“ in Schlepp von Fischkutter „Forelle“ bereits um 03.30 Uhr aus. Durch den frühen Start und das Schleppen bis zum Osterrummelloch war man schon um 8.00 im Wittdüner Seezeichenhafen wieder fest. Nachdem die Cimber II noch eine Nacht vor Anker an der Dampferbrücke verbracht hatte, segelte die Crew am Mittwoch nach Wyk und legte im Hafen an. Am folgenden Tag wurde laut Logbuch an die Ebbebrücke verlegt (ich denke, hier ist die sogenannte „Deppe“-Brücke gemeint.)

Lassen wir jetzt Christan erzählen, wie der Tag endete: *„Das Boot lag mit dem Klüverbaum Richtung Brücke. Abends gingen wir in ein Wyker Lokal und lernten dort drei Damen kennen; das waren Berliner Urlaubsgäste. Wir hatten viel Spaß und lachten über Fritz Ewert, der plötzlich eine Perücke trug. Wir luden die Damen an Bord ein. Es war eine laue Sommernacht und wir saßen im Cockpit und haben noch einen Kleinen getrunken. Und wie von selbst haben wir dann noch ein paar Seemannslieder gesungen. Wie spät es wurde, weiß ich nicht mehr. Am nächsten Morgen, es mag so gegen 10 Uhr gewesen sein, erschienen zwei Polizisten auf der Brücke. Die wollten den Eigner sprechen, denn sie hatten einen Strafzettel wegen ruhestörenden Lärms dabei.. Ein paar Urlaubsgäste hatten unser schönes Singen scheinbar als Lärm empfunden und sich morgens bei der Kurverwaltung beschwert. Die hatte dann die Polizisten in Marsch gesetzt, denen die Situation sichtbar peinlich war. Ich weiß nicht mehr, wie hoch die Strafe war. Hans verhandelte, auf dem Vordeck stehend, mit den Polizisten, die auf der Brücke standen. Er beteuerte, kein Geld zu haben und ich glaube, dass wir ein paar Mark zusammenkratzten. Jedenfalls gaben sich die Ordnungshüter zufrieden und zogen von dannen. War*



Abends in einem Wyker Lokal im Juli 1956. Von links: NN, Joachim Bock, Hans Bruhn, NN, Fritz Ewert (mit Perücke), NN, Christian Bock.

es uns nun peinlich? Nein, wir haben gekichert und der Straßzettel war der „Sängerpreis von Wyk“, der uns verliehen worden war und an den ich mich noch nach 65 Jahren erinnere.“

Der Rest der Sommertour ist kurz erzählt: Man segelte am Freitag über Marschnack nach Hooge; hier wurde das Boot in den Hafen „geschoben“, da noch zu wenig Wasser aufgelaufen war. Angelegt wurde an der „Hans“. Am Sonnabend ging es durch den Strand und über Dwarsloch in sieben Stunden nach Hause.

Die Fotos im Wyker Lokal wurden von einem professionellen Fotografen aufgenommen. Sie landeten dann auch bei familie Ewert. Laut Christian Bock soll Frau Ewert weder von der künstlichen Haarpracht noch von der Tischdame ihres Gatten begeistert gewesen sein.



Logbuch vom 20.07.1956: 18.10 Zu wenig Wasser aufgelaufen; Segel geborgen. In den Hooger Hafen reingeschoben. (Von links: Christian Bock, Fritz Ewert)



Vor vierzig Jahren verstarb ein Husumer Original.

Thomas Carstensen

Von Jörgen Bruhn

Die Wasserflugzeug-Geschichte machte für mich deutlich, dass nur wenige Vereinsmitglieder einen Bezug zu Thomas Carstensen haben. Bevor die Erinnerung im Nebel verschwindet, möchte ich ein kleines Bild von ihm festhalten.

Thomas Carstensen wird am 22.10.1902 geboren. Seine Eltern betreiben in Husum, am Markt 21, eine Gaststätte. In den gerade

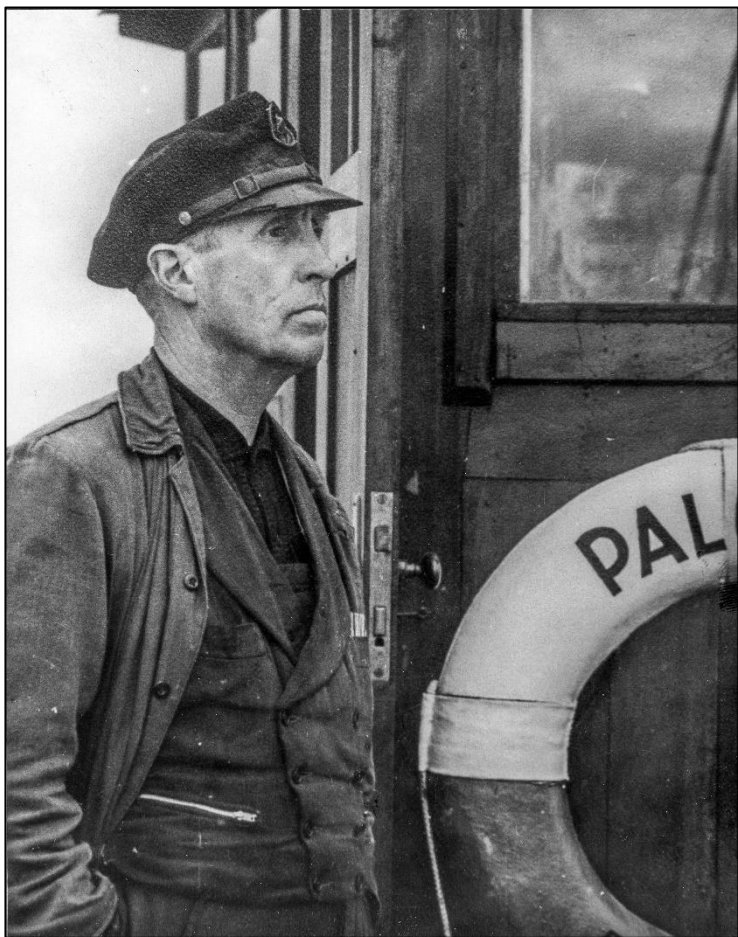


Thomas Carstensen kreuzt 1931 mit seiner „Albatros“ mit einem unbekannten Vorschotmann im Husumer Aussenhafen. Man beachte die Mastlänge und Segelfläche! (Foto: Archiv HSRV)

gegründeten Husumer Segler-Verein tritt er am 6. August 1929 ein¹². Scheinbar verfügt Thomas über zwei Boote: einmal die schon erwähnte „Strolch“, einen karweel gebauten Kutter, der gaffelgetakelt und mit einem Klüverbaum versehen ist. Vorhanden ist auch ein 12-PS Deutz Benzolmotor. Dann ist zur Regatta 1929 auch die „Albatros“ gemeldet. Unklar ist, ob Thomas bereits jetzt oder erst kurz darauf Eigner ist. Die „Albatros“ ist eine slupgetakelte „Flunder“, also ein Jollenähnliches Schwertboot, das als ausgewiesener Flautensegler circa 30 m² Segelfläche trägt.

Nach dem Krieg besitzt Thomas Carstensen die „Paloma“, ein Motorboot mit einem typischen Fischkutterrumpf. Laut Jann-Erich Mextorf verkauft Thomas das Boot nach List an Detlef Dethlefs, wo es anschließend als „Palucca“ Sommergäste fährt. Beruflich ist er von 1935 bis Ende der 50er Jahre „Kröger“ in der von den Eltern übernommenen Gastwirtschaft. Er muss aber auch einen nautischen oder maschinentechnischen Beruf ergriffen haben, bekannt ist mir darüber allerdings nichts. Dann besitzt Thomas Carstens lange Jahre den kleinen Schlepper „Vorsetzen“. Das Schiff verfügt über einen 6-Zylinder Jastram-Motor. Der Name „Kapitän Thomas Carstensen“ taucht im „Handbuch für die deutsche Seeschifffahrt“ 1965 auf. Thomas darf die Befähigung zum Seemotorenmaschinisten (C1) und Kleinmaschinisten (C2) prüfen. Viele ältere Segelkameraden haben bei ihm ein Maschinenpatent gemacht; Peter Kruse und Uwe Paulsen erzählen unisono, dass die Prüfung nicht besonders schwer gewesen sein soll, Janny Mextorf erwähnt, dass sogar Schüler der Grünendeicher Seefahrtsschule hier ihre Prüfung absolvierten. Die „Vorsetzen“ wird aber auch zum Schleppen für die Werft eingesetzt. Bevor die heutigen Werftschlepper „Karin“ und „Süderoog“ diese Arbeit übernehmen, wird bei jedem Stapellauf oder Verholen ein externer Schlepper geordert. Das ist häufig die „Paul Peters“, oft auch die „Vorsetzen“, aber auch der Seenotrettungskreuzer „Hindenburg“ oder ein großer Fischkutter kommen mit unterschiedlichem Erfolg zum Einsatz. Thomas

¹² In einer von Wally Jacobsen angelegten Mitgliederliste von 1960 wird als Eintrittsdatum der 1.11.1930 genannt. Das Protokollbuch weist allerdings für die Versammlung am 6.8.1929 die Aufnahme eines (undeutlich in Sütterlin geschriebenen) Herrn Carstensen auf. Am 1.11.1930 fand keine Versammlung statt.



Thomas Carstensen an Bord seiner „Paloma“. Gern trug er in jungen Jahren statt des blauen einen weißen Mützenbezug. Diese Kopfbedeckung wurde von Erich Blatt gern als „Eisverkäufermütze“ betitelt. (Foto: Archiv HSrV)

schleppt häufig für die Werft und transportiert auch Lotsen hin und her, wobei er selbst selten am Ruder steht. Sein Reich ist der Maschinenraum. Das Schiff führten öfter Roman Zabel, „Bubi“ Rohde oder Janny Mextorf. An Deck fuhr häufig Otto Jebe mit. Nach Thomas' Ableben im Jahre 1981 wechselt die „Vorsetzen“ unter dem Namen

„Süderoog“ zur Werft, geht aber nach kurzer Zeit in den Hamburger Hafen.

Im Segler-Verein ist Thomas beliebt. In jungen Jahren schreckt er vor keinem Schabernack zurück. So soll er zum Entsetzen der Damen und Herren bei einem Fest in Hensens Garten nachts einen Baum angestrahlt haben, in den er zuvor eine Schaufensterpuppe als „Leiche“ drapiert hatte. So hat es jedenfalls mein Vater berichtet. Für den Transport von Booten steht Thomas immer gern mit seinem Trecker bereit. Als „Lohn“ ist eine Tafel Blockschokolade üblich, darüber freut er sich. So sparsam, wie er mit sich selbst umgeht, so großzügig ist er zu seinen Freunden: Als uns beim Hallenneubau 1977 das Geld ausgeht, schenkt er seinem Segler-Verein den kompletten Hallenfußboden und dazu noch einen namhaften Geldbetrag.

Thomas Carstensen verstarb 1981, vor vierzig Jahren. Mit der Segelei hat er sicher schon vor 100 Jahren begonnen. Wie schön, dass sich noch einige Mitglieder an ihn und seine Geschichten erinnern.

**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

Ehrungen

Auf der Jahreshauptversammlung wurden geehrt:

Kai Bruhn

Jörgen Bruhn

Jürgen Ketels

Fred Lorenzen.

Sie erhielten die goldene Ehrennadel für 50-jährige Mitgliedschaft.

Für 25 Jahre Vereinszugehörigkeit wurden mit der silbernen Ehrennadel

Helmut Adam und

Reinald Seiffert geehrt.

Lose Enden

Meldorfer Hafen wird wieder tidefrei

Im November 2021 wird der Yachthafen in Meldorf vom Schlick geräumt. Es wird mit einer Wassertiefe von 3m bei NW gerechnet. Wie bisher ist allerdings zu berücksichtigen, dass der breite beprickte Zufahrtspriel bei Niedrigwasser je nach Tide und Windrichtung um die 1m Wasser führt. Man halte sich nicht zu dicht an der Prickenreihe (30m).

Jan-Peter Jügensen



Flaute (Foto:J.Bruhn)

Aus dem Archiv

Auch im vergangenen Jahr ist das Archiv gewachsen. Es fehlen allerdings immer noch Fotos und Aufzeichnungen, die die Vorkriegszeit „erhellen“. Auch Fotos vom Arbeitsdienst aus früheren Jahren sind kaum vorhanden. Ein Glücksfall sind Unterlagen der Traditionswerft Abeking und Rasmussen, die Fred Lorenzen von Schiffbauingenieur Malte Grützmacher erhielt und an das Archiv weitergab. Auch das Video von Bärbel und Heinz Bruhn der Weihnachtsfeier 1987 mit Johnny Jürgensen als Nikolaus ist ein schönes Stück Geschichte. Aber auch einzelne Fotos helfen immer, Zusammenhänge und schöne Erinnerungen festzuhalten.

In eigener Sache

Dieses Jahr wurde die Tröte fast zur 2-Men-Show; Broder Iben hat alle Anzeigen besorgt und arrangiert, der redaktionelle Teil blieb mein Part. Dadurch ist die Tröte vielleicht etwas „archivlastig“ geworden; ich würde mich über eure Meinungsäußerung hierzu freuen.

Außer an Broder geht mein Dank an meine Gattin Elke, die alle Artikel gegengelesen hat.

Wir wünschen Euch frohe Weihnachten und ein gesundes 2022.

Broder, Jörgen und Elke



Geschwaderfahrt Foto: Jörgen



Weil's um mehr als Geld geht.



Gemeinsam für eine lebendige Region.

Als regionaler Finanzpartner engagieren wir uns aktiv in der Förderung von Kultur, Sport und Nachhaltigkeit zwischen Nord- und Ostsee.

Wir freuen uns, so die Lebensqualität, Vielfalt und das Miteinander in unserer Heimat zu fördern.

Nah. Näher. Nospa.



**Nord-Ostsee
Sparkasse**