

TRÖTE

2022



Husumer Segler – Verein von 1928 e. V.

Rödemishallig 3, Postfach 1246, 25802 Husum
Telefon: 04841 – 3052. E-Mail: mail@hsrv-husum.de.
Internet: HSrV-Husum.de.
Eingetragen beim AG Flensburg unter VR37HU

UNSER VORSTAND:

1.VORSITZENDER:

Heiko Cunze
Tel: 015120784375

2.VORSITZENDER:

Christian Stender
Tel: 01794634619

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:

Hargen Johannsen, Sonja Cunze, Martin Erichsen, 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, Krabat Rombach. 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.

Titelbild: Eemt Fräs beim Absegeln 2022. Foto: Jörgen Bruhn



Grußwort

Liebe Segelkameradinnen und Segelkameraden,

das Jahr 2022 war ein Jahr der Jubiläen. Der Meldorfer Seglerverein feierte sein einhundertjähriges Bestehen mit einer großen Feier, auf Pellworm feierte der Pellwormer Yachtclub sein 50igstes Bestehen.

Die Saison begann mit durchwachsenem Wetter mal warm, dann wieder kalt so ging es bis in den Juli.

Zwei Boote machten sich auf den Weg nach Schweden zum Götakanal. Andere fuhren zu ihren Sommerliegeplätzen nach Föhr und Hooge.

Das Ansegeln ging nach Tetenbüll mit ca.10 Booten und viel Wind.

Die Heverregatta konnte nach zwei Jahren wieder gestartet werden, zwar nur mit sechs Booten, aber wunderbarem Wetter. Die Abendveranstaltung in der Bootshalle war gut besucht.

Die Saison geht auf das Ende zu und die Boote kommen nach und nach wieder in den Heimathafen. Das Absegeln war mit den Vereinen aus der Husumer Bucht eine gelungene Veranstaltung.

Die Boote wurden abgeriggt und verstaubt.

Beim gemeinsamen Grünkohllessen im Kirchspielkrug in Simonsberg werden in diesem Jahr fünf Ehrungen für lange Mitgliedschaft vergeben.

Ich hoffe auf eine gute Segelsaison 2023.

Bleibt gesund!!!!

Mast und Schotbruch

Heiko Cunze

1.Vorsitzender



**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**



INHALT

AUS DEM VEREIN

Impressum	Seite 1
Grußwort	Seite 2
Jugendarbeit 2022	Seite 5

JUBILÄEN

2022 - das Jahr der großen Jubiläen	Seite 11
50 Jahre Pellwormer Yachtclub	Seite 17

BERICHTE TEIL 1

Unsere Schwedenreise 2022 mit der Godewind	Seite 22
Abstecher in die dänische Südsee	Seite 31
Mit Kreiertje nach Schweden und	Seite 37
Mit der Beluga die nordfriesischen Inseln entdecken	Seite 65

DÜT UN DAT

Heverregatta 2022	Seite 95
Änderungen im Bootsbestand 2022	Seite 99
Muschelessen am 18.November 2022	Seite 102
Das Zwei-Parteien-System im Segler-Verein	Seite 103

BERICHTE TEIL 2

Hansa - Jollen auf Besuch in Husum	Seite 109
Segelcamp 2022 beim Wassersportverein Kollmar	Seite 115
Rund Island 2022 mit der „Bank von Bremen“	Seite 117
Auf Sommertour mit unserer DIEKSAND	Seite 133

DAT UN DÜT

Was ist S.B. 36?	Seite 139
Wichtige Termine 2023	Seite 144
Silberner Globus	Seite 145
PV-Anlage auf der Beluga: Entwicklung und Erfahrungen	Seite 146
Gooding	Seite 150
In eigener Sache	Seite 151
Spaß bei der Arbeit	Seite 152
Abschied	Seite 154

ERFREULICHE ENTWICKLUNG DER JUGENDGRUPPE.

Jugendarbeit 2022

TEXT UND FOTOS VON JUGENDWART PHILLIP GIENAPP.

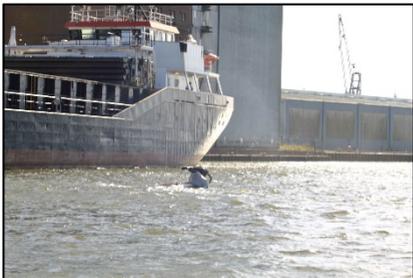
Dieses Jahr ging es direkt nach Ostern schon relativ früh mit der „aktiven“ Segelsaison für die Jugend los. Gleich beim ersten Mal waren schon vier Optis, beide Speedbreeder und ein 420er auf dem Wasser. Was für ein schöner Saisonauftakt!



Ups!



Uuupps!!



Mist!

Dieses Frühjahr haben wir leider kein Trainings-Wochenende in Friedrichstadt organisieren können, aber versucht möglichst viele Extra-Termine anzubieten, an denen wir vorm Dockkoog segeln. Besonders für die Größeren ist dies attraktiv, da für die Zugvögel oder Spinnaker- oder Trapez-Training der Hafen doch ein bisschen klein ist.

So waren wir einige Male -mit unterschiedlichen Booten und Besatzungen- „draußen“ und sind nach Süderhafen gesegelt oder haben uns auch Trockenfallen lassen.

Bei der ersten Tour, die mit zwei Zugvögeln, einem 420er, einem Laser und Pikku Myy, meiner kleinen Doppeltrapez-Jolle, die wir für Fortgeschrittene auch für's Training benutzen, nach Süderhafen ging, haben wir die Öffnungszeiten des Imbiss abgepasst und konnten uns für die Rücktour mit Pommes stärken.



Pikku Myy mit Genacker. (Foto: Katja Heubel)



Süderhafen.

Bei den anderen Malen musste der mitgebrachte Proviant reichen... Diese Touren haben allen viel Spaß gemacht. Uns Trainern auch besonders, weil im Laufe der Zeit einige der Älteren (Finn, Pekka) den Sportbootführerschein gemacht hatten, und auch wir Trainer mal zum Jollen-Segeln kamen - mit allen Konsequenzen, so dass auch wir mal im Bach lagen. (Die Beweisfotos fehlen hier, da Pekkas Smartphone ihm im unpassenden Moment aus der Hosentasche rutschte und leider auch zu Bach ging.)



Auf der Hever. (Foto: Katja Heubel).

Bei der Heverregatta selber waren keine Jollen vertreten, aber am Nachmittag wurde spontan eine „alters-offene“ Opti-Regatta im Hafen gesegelt. Obwohl die Kinder und Jugendlichen einen deutlichen Gewichtsvorteil hatten, konnte -wenn ich mich richtig erinnere- ein Dickschiff-Skipper, der vorher keinen Pokal gewonnen hatte, sich den ersten Platz ersegeln. Diese Regatta war wirklich witzig und es würde sich lohnen dies zu wiederholen.

Diese Saison haben wir die Jugend-Container richtig ausnutzen können und vor Allem die Umkleiden und Duschen ausgiebig genutzt. Es ist auch wirklich praktisch, dass nun die Umkleiden räumlich deutlich näher am Slip und der Jugendabteilung in der Halle sind. Dies verkürzt einfach die Wege und macht es einfacher den Ablauf zu organisieren. An dieser Stelle nochmals vielen Dank für das Engagement, das dies möglich machte!



Altersoffene Optiregatta.

Nach den Sommerferien ging es mit einer großen Änderung weiter: aus beruflichen Gründen mussten wir das wöchentliche Segeln von Dienstag auf Donnerstag verschieben.

Glücklicherweise passte dieser Termin den Meisten auch, aber schon vor den Sommerferien hatte sich abgezeichnet, dass die Älteren -meist aus schulischen Gründen- immer weniger Zeit hatten und seltener kamen. Das war natürlich sehr schade, aber es stießen schon vor den Sommerferien einige neue Ältere dazu und nach den Sommerferien auf einmal auch viele Kleinere, so dass wir zum Ende der aktiven Segelsaison eine relativ große (ca. 17 Kinder und Jugendliche) und altersmäßig gemischte (6-17 Jahre) Gruppe waren. Zusätzlich waren ab und zu auch ein paar Erwachsene, die gerne



Hin und Her in der Husumer Au. (Foto: Katja Heubel).



Nur nichts verschenken!

Jolle segeln, dabei. Diese Altersspanne macht es für uns Trainer nicht einfacher, aber es ist schön zu sehen, wie die Fortgeschrittenen den Anfängern vieles erklären können und dies auch gerne tun, was uns Trainern natürlich hilft. In den Herbstferien gab es eine letzte Tour nach Süderhafen und dann war auch die aktive Segelsaison leider wieder vorbei. Den neuen Zugvogel, den der Verein von Uwe Hansen geschenkt bekam, haben wir nicht mehr für's Jugend-Training benutzen können, aber Jörg hat immerhin bei der Meldorfer Jubiläums-Regatta mit ihm einen Pokal ersegeln können. Nächstes Jahr werden wir „Allora“ aber bestimmt für die Jugendarbeit benutzen!

Die ungewöhnlich warmen Temperaturen nach den Herbstferien ließen noch kurz den Gedanken aufkommen, dass wir zu früh Schluss gemacht hatten, aber wenn man ehrlich ist, war es doch schon zu kalt, zumindest zum Jollen-Segeln, und wieder war eine schöne Saison vorbei.

* * *



Kutter in der Au (Foto J. Bruhn)

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

100 JAHRE NORDSEEWOCHE –
100 JAHRE MELDORFER SEGLERVEREIN.

2022 - das Jahr der großen Jubiläen

TEXT UND FOTOS VON JÖRG HANSEN

In diesem Jahr ist der Meldorfer Segelverein 100 Jahre alt geworden und es wurde vor 100 Jahren die erste Nordseewoche gesegelt. Beides hat in mir den Wunsch geweckt, da auf jeden Fall irgendwie mitzumischen.

DIE NORDSEEWOCHE.



*Esmeralda in der Helgoländer
Wooring*

Weil ich mir im Winter 2021 eine schöne Foliengenua besorgt habe, freute ich mich schon auf die Regatten im darauffolgenden Jahr. Das Vorsegel hat dann auch schon auf der Hever - Regatta sein Potential gezeigt.

Wie in den Vorjahren hatten wir die Esmeralda schon Himmelfahrt nach Föhr gesegelt, um dann am Pfingst-Freitag vor der Zubringer Regatta das Boot schon mal nach Amrum zu verhol-

len. Wir waren diesmal nur zu zweit und das ist bei der Langstreckenregatta auch o.k.

Als ich am Freitagabend mit den anderen Regattateilnehmern Kontakt aufgenommen hatte, erfuhr ich, dass der Start diesmal direkt vor Hooge sein würde und nicht, wie früher häufig, im Rütergatt oder im Schmaltief. Ich hatte meinem Mitsegler Gonno am Abend lieber nicht erzählt, dass der Start um 06:00 Uhr morgens vor der Hallig sein würde.

Um 04:00 Uhr morgens klingelte der Wecker und um 04:10 Uhr legten wir – nachdem der Kaffee gekocht war - ab. Wir kamen mit tollem Segelwind als erste Yacht nach Hooge zum Start. Auch die anderen 10 Crews mit Ihren Booten fanden sich rechtzeitig auf der Süderau ein. Es wurde hart um die beste

Ausgangsposition auf der rechten Seite der Startlinie gerungen und wir kamen neben Harrys Rebell im vorderem Feld über die Linie. Als wir die Süderau in Richtung Schmaltief verließen, waren wir super zufrieden und wähten uns ganz vorn. Nach unserem Yardstick - Wert mussten wir das allerdings auch, wenn wir gut abschneiden wollten. Rümdriever und Rebell fanden aber stromtechnisch noch einen besseren und kürzeren Weg von Hooge aus. Im Schmaltief läuft der Strom nicht in Fahrwasserrichtung, sondern quer dazu. Das kam den beiden jetzt zu Gute. Als sie dann bei Tonne 6 des Schmaltiefs von Osten zu uns aufschlossen, wussten wir, dass ein Sieg nach berechneter Zeit für uns nicht mehr drin war. Wir haben trotzdem alles gegeben und auf unsere große G1 gewechselt.

Die letzten Meilen bis zum Ziel haben wir dann mit „Cirrus“ um den ersten Platz nach gesegelter Zeit gekämpft. Bei dem Segelwechsel zurück auf die G2 ist Rolf Manderla leider mit seinem großen Stahl-Klassiker ein bisschen davon gezogen und wir konnten ihn trotz Aufholjagd nicht mehr einholen. So wurden wir Zweiter nach gesegelter Zeit und nach berechneter Zeit lagen wir an sechster Stelle.

Verdienter Sieger wurde Harry Diedrichsen mit Sohn Broder auf seiner Rebell. Es zeigt sich oft, dass sich so ein früher Kaltstart lohnt. Super ist, sich mit den anderen zu messen und dann auch noch auf Helgoland mit dem imposanten Oberland und dem attraktiven Rahmenprogramm anzukommen.

Als Bonus kam es zu einem kleinen Familientreffen, denn meine Tochter war mit der Bank von Bremen schon angekommen. Wir konnten uns die Rennyacht mal ansehen und danach zusammen im Festzelt essen. Auch sahen wir uns auf der Regattaparty abends noch, wo Gyde mit den Youngstern aus ihrer Crew fröhlich feierte, obwohl am nächsten Morgen schon die nächste Regatta und Rund Skagen dran waren.

Zurück ging es dann mit einer langen Kreuz bei Ostwind und strahlendem Sonnenschein. Es hat Spaß gemacht mit der neuen Genua, aber leider ist die Folie doch nicht so dauerhaft und es zeigten sich die ersten Schäden im Achterlied.

100 JAHRE MELDORFER SEGLERVEREIN.

Eigentlich wollte ich die Esmeralda direkt nach der Sommertour in Meldorf lassen, um die Tertius-Regatta mitzu segeln, doch fand ich keine richtige Crew und die neue Genua war nach der Sommertour auch etwas verschlissen (also doch kein so tolles Schnäppchen?). Weil ich aber unbedingt in Meldorf teilnehmen wollte, fragte ich unseren Jugendwart Philipp, ob ich den neuen Vereins-Zugvogel für die Regatta in Meldorf nutzen könnte. Nachdem ich das Boot hatte, musste ich mich noch um die Crew bemühen. Da kam ich auf meinen alten Segelkameraden Jörg, mit dem ich schon vor 20 Jahren auf der Schlei Forelle gesegelt bin. Der sagte auch sofort zu und brachte darüber hinaus noch einen Wohnwagen mit an den Start, so dass auch für unsere Unterkunft gesorgt war. Also segeln Jörg und Jörg.

Als ich mit dem Gespann Freitagabend vor der Regatta in Meldorf ankam, musste noch viel geregelt werden. Boot zu Wasser bringen, riggen, Segel anschlagen, zur Regatta melden und vor allem sehr schön zusammen im Festzelt gemeinsam mit vielen Teilnehmern zu Abend essen. Dabei konnten wir ganz nebenbei auch melden.

Wir hatten Dank der tollen Unterstützung insbesondere von Butzer und Bernd beim Kranen und Roger Prignitz beim Schleppen zur Startlinie bei



Der Husumer Zugvogel auf dem Weg zum Sieg.

Büsum relativ wenig Stress, trotz der vielen Herausforderungen, denn der Start war Sonnabends früh vor Büsum. Das erste Mal Riggen bei dem Zugvogel (ob auch alle Teile dabei sind? ... und es war alles dabei!). Die Großschot hatten wir tatsächlich erst kurz vor dem Lösen der Schleppe zurecht.

Wir sind eigentlich mit der Devise angetreten „dabei sein ist alles“ und die Wahl des Bootes war zum Teil auch dem Zufall geschuldet. Trotzdem lief es

schon auf der Startkreuz überraschend gut vom Speed her. Es war bei Wind um bis 5 Beaufort für die Jolle herausfordernd und eine echte Spritztour für uns. Vom aussichtslosen letzten Platz beim Start (wir waren spät dran), kämpften wir uns auf den ersten Platz unter den kleinen Booten vor. Anspruchsvoll war für mich die Navigation mit dem Handy, und meiner von Spritzwasser benetzten Lesebrille.

Auch das Foto mit der Segelanweisung war entsprechend schwer zu lesen. Eigentlich hatte ich mein Smartphone schon abgeschrieben, so sehr war es dem Salzwasser ausgesetzt, aber es lebt bis heute noch.

„Klar Schiff“

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

Umfangreiches Sortiment

» an **Niro - Schrauben** «

Nutzen Sie unsere Erfahrung zu Ihrem Vorteil

Öffnungszeiten : 7.30 bis 12.00 Uhr + 13.00 bis 17.00 Uhr



HUSUMER

KUNSTSTOFFTECHNIK

Polyester-Verarbeitung und -verkauf

Frank Stöhrmann · Liebigstraße 11-13 · 25813 Husum

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



Ein trockener Augenblick.

Nachdem wir die letzte Luv-Bahnmarke genommen hatten, rieben wir uns die Augen: Wir waren vorn, und darüber hinaus auch vor allen teilnehmenden Booten, die allerdings auch zum Teil einen weiteren Kurs segeln mussten. Sehr weit hinter uns nahmen wir die Spinnaker auf der Süderpiep wahr, während wir dem Feld fast in der Glitsche davon segelten und letzten Endes als First Ship Home vor dem Büsumer Sperrwerk ankamen.

Fazit: Als einzige Teilnehmer aus Husum mit dem kleinsten teilnehmenden Boot gewannen wir 2 Pokale für den Gruppensieg und First Ship Home.

Neben dem sportlichen Aspekt muss ich den Meldorfern für das tolle Rahmenprogramm und die Hilfsbereitschaft und Gastfreundschaft Dank und Respekt aussprechen.

Es war richtig, zu kommen und es hat viel Spass gemacht.



Eins der vielen Geschenke zum hundertsten Jubiläum.

Ich mache hier Werbung für den MSV und die Tertius-Regatta und hoffe, dass nächstes Jahr deutlich mehr Nordfriesen teilnehmen.

Info
0461
3 10 70 60

X[®] DRIVE

CARBON

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!

ars Deutschland
Stefan Voss oHG
J461 310 70 60
@uksailmakers.de
uksailmakers.de



50 JAHRE UND KEIN BISSCHEN LEISE...

50 Jahre Pellwormer Yachtclub

VON SUSE BISSEL.



Der geschmückte Yachtsteg. (Foto: Suse Bissel)

Der Pellwormer Yachtclub erlebt seit einigen Jahren einen erfreulichen Zulauf an neuen Mitgliedern, die Yachtbrücke füllt sich wieder mit neuen Booten und das Vereinsleben blüht auf. Da passt es hervorragend ins Bild, dass in diesem Jahr auch noch ein wirklich nennenswertes Jubiläum ansteht.

Über ein Jahr lief die Planung für ein Fest, das diesem schönen Anlass würdig sein sollte. Ein Festausschuss musste her, viele Entscheidungen mussten getroffen werden, Einladungen versendet und

viele Helfer mobilisiert werden. So verflog die Zeit in rasendem Tempo bis es dann am Samstag, den 10. September, soweit war. Die Türen des „Bürgerhus“ wurden für den großen Jubiläumsball zum 50-jährigen Bestehen des Pellwormer Yachtclubs geöffnet.

Wir haben unsere Gäste mit einem kleinen Sektempfang begrüßt und uns sehr gefreut, dass alle so pünktlich vor Ort waren. Auch der organisierte Transfer von der Yachtbrücke zum Veranstaltungsort, für unsere mit eigenem Boot angereisten Gäste, klappte wie am Schnürchen. So konnte das Fest dann auch pünktlich von unserem ersten Vorsitzenden Lars Mextorf mit einer kurzen Begrüßungsrede eröffnet werden. Hierbei wurde von ihm einmal das aktuelle Vorstandsteam vorgestellt.



Der Vorstand des PYC von links: Jürgen Peisker (Kassierer Brücke), Noah von Holdt (Jugendwart), Lars Mextorf (erster Vorsitzender), Dieter Schröder (zweiter Vorsitzender), Suse Bissel (Schriftführerin). (Foto: Peter Fänger).

Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de

Bei jedem Wetter. Auf Nord- und Ostsee. Seit 1865.



#TeamSeenotretter

Nach der Begrüßung wurden die Ehrungen zur 50-jährigen und zur 25-jährigen Mitgliedschaft vorgenommen. Wir freuen uns, dass wir vier goldene Nadeln mit einer Urkunde zur 50-jährigen und eine silberne Nadel mit Urkunde zur 25-jährigen Mitgliedschaft verleihen durften.



Von links: Arno Thomsen, Fynn Diederich, Kurt Kossatz und Heinz Clausen. (Foto: Peter Fänger)

KURT KOSSATZ

50 Jahre

HEINZ CLAUSEN

50 Jahre

MANFRED MEXTORF

50 Jahre-Ehrung in
Abwesenheit

ADOLF HELLMANN

50 Jahre-Ehrung in
Abwesenheit

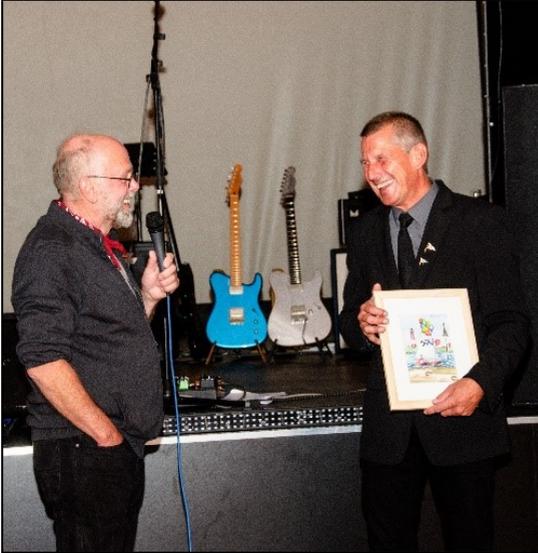
ARNO THOMSEN

25 Jahre

Zu guter Letzt wurde noch unser vereinsinterner Wanderpokal verliehen, nämlich der Hafenmeister-Pokal. Dieser Pokal wird demjenigen verliehen, der an der Yachtbrücke oder im Hafen unfreiwillig über Bord geht. Diese Ehrung ging diesmal an eines unserer neuesten und jüngsten Mitglieder – Fynn Diederich.

Nebenbei bemerkt gibt es sogar ein Boot, das eine Ehrenurkunde verdient hätte, die „SIRIUS“, das erste Segelboot im Pellwormer Yachtclub. Seit 50 Jahren hat es schon seinen Platz an der Yachtbrücke des Pellwormer Yachtclubs. Von 1972 bis Mai dieses Jahres war es im Besitz von Kurt Kossatz und nun darf ich mich glücklich schätzen, dass es sich in meinem Besitz befindet.

Bevor das kalte Buffet gestürmt werden durfte, ergriffen noch ein paar unserer geladenen Ehrengäste von befreundeten Wassersportvereinen das Wort, um zu gratulieren und ein paar tolle Geschenke zu überreichen.



*Heiko Cunze, Vorsitzender des HSrV, übermittelt Grüße an den Vorsitzenden des PYC Lars Mextorf
®.(Foto: Peter Fänger).*

Endlich war es dann soweit, das Buffet wurde eröffnet und auch direkt erstürmt. Es war reich gefüllt und hatte für jeden Geschmack etwas zu bieten.

Nachdem sich unsere Gäste ausgiebig gestärkt hatten und das eine oder andere

Verdauungsschnäpschen genießen konnten, trat unsere tolle Live-Band „Lazy Sunday“ ihren Dienst an und brachte die Stimmung auf den Höhepunkt. Das Musikangebot war herrlich vielfältig und für jeden Geschmack war etwas dabei.

Es wurde getanzt bis die Fläche glühte. So kam es dann, dass es plötzlich Mitternacht war und die Überraschungs-Jubiläumstorte (handgefertigt von Kathrin Diederich) ihren spektakulären Auftritt hatte. Mit kleinem funkelnendem Feuerwerk wurde sie auf die Fläche gerollt. Das Kuchenbuffet im Foyer stand dann als kleine süße Stärkung für zwischendurch zur Verfügung. Hier ist also niemand hungrig nach Hause gegangen...

Abschließend möchten wir uns nochmal bei allen freiwilligen tüchtigen Helfern bedanken, die ihren Anteil daran hatten, unser Fest zu dem zu machen, was es war.... einfach schön!

Wir danken Bina und Arno Thomsen für das tolle Buffet, dem Team von Edeka für die Getränkelieferung, ebenso dem Team von Markant. Auch an die NPDG, Sven Frener, ein großes Dankeschön für die Organisation des Fahrdienstes hin zum Fest und des Nachts für die Heimkehrer.

Danke an Michael Reese für den spontanen Einsatz mit seinem Boot, um die Sängerin der Band von Nordstrand abzuholen, da sie durch die Bahnverspätung leider die Fähre verpasst hatte. So gab es dann einen VIP-Shuttle für sie, wofür sie uns am Abend mit ihrem super Auftritt gedankt hat.

Natürlich gibt es auch ein riesiges Dankeschön an unseren Festausschuss unter Leitung von Claudia Rotermund für die perfekte Organisation dieses rundum schönen Festes.

Danke Claudia, dass Du so viel Zeit und Mühe investiert hast, um alles zu planen, zu koordinieren und umzusetzen. Nun, da Du wieder mehr Zeit übrig hast, kannst Du es Dir mit deiner neuen „Sonnenuntergangs-Rose“ auf Deiner Terrasse gutgehen lassen.

Und zum Schluss geht auch noch ein großes Dankeschön an unseren ersten Vorsitzenden Lars Mextorf. Für seinen unermüdlichen Einsatz während seiner bisher 5-jährigen Amtszeit, für sein immer offenes Ohr zu allen Fragen und Problemchen und im Rahmen der Organisation unseres Jubiläums im Besonderen. Wir hoffen, Dich noch lange an unserer „Spitze“ behalten zu dürfen.

* * *



Anke & Anke beim Absegeln (Foto J.Bruhn)

BRIGITTE UND SÖNKE AUF NORDLANDFAHRT.

Unsere Schwedenreise 2022 mit der Godewind

TEXT UND FOTOS VON BRIGITTE BRUHN.

15. Jh.

EINIGE FAKTEN AUS DER JUBILÄUMSZEITUNG ZUM 200-JÄHRIGEN BESTEHEN DES GÖTA KANALS:

„Ein Graben soll zwischen den Seen Vänern und Vättern gegraben werden, für die Kaufleute und Fuhrmänner.“ Bereits im 15. Jahrhundert schrieb Hans Brask, Bischoff in Linköping dieses in einem Brief.

Im Herbst 2021 sprachen Sönke und ich das erste Mal von einem großen Segeltörn. Nachdem wir uns in 2021 die Strecke nach Fanø vorgenommen hatten und alles gut geklappt hatte, fühlten wir uns in der Lage, auch einmal einen großen Törn zu wagen. Mit Heike und Jürgen fanden wir Segelkameraden, die das gleiche Ziel hatten. Wir planten eine Reise durch Dänemark nach Schweden, in den Götakanal und zurück, an der dänischen Ostküste

19. Jh.

Nach einem Treffen mit dem König im Jahr 1801 wollte Baltzar von Platen versuchen, den Bau eines Kanals zwischen dem See Vänern und der Ostsee durchzuführen.

entlang nach Deutschland. Zeitlich haben wir uns freie Hand gelassen, da Heike und Jürgen mehr Häfen besuchen wollten. Für den Start unserer Reise nahmen wir uns Zeit bis zum 17. Mai. Es ging dann von Rendsburg mit beiden Schiffen nach Laboe. Von dort sind wir dann am nächsten Tag weiter nach Bagenkop gesegelt. Mit 3-4 Wind-

stärken aus Südwest, zunehmend auf 5-6, kamen wir nach fünf Stunden an. In den dänischen Häfen fanden wir überall sehr gute Liegeplätze da noch keine Ferien waren und der Mai uns auch mit den Temperaturen nicht verwöhnte.

Am 29. Mai haben wir in Rødvig Dänemark verlassen und sind nach einem Törn von sechs Stunden und 45 Minuten in Schweden in Gislövs Läge angekommen. Es ist ein kleiner Ort mit einem schönen Hafen. Der nächste Stop war dann in Ystad. Hier waren auch Lucie und Heiko Steppat. Sie waren auf ihrer Sommertour. Wir verabredeten, zusammen weiter zu segeln.



Das Schloss von Kalmar.

auch mit ihnen auf Hanö. Lucie und Heiko setzten ihre Reise weiter fort und wir wollten uns mit Ruth und Lothar in Figeholm wieder treffen. Aber erst sollte unsere Reise über Stenshamn, Kristianopel, Kalmar und Borgholm auf Öland weitergehen.

Am 10. Juni war dann das Wiedersehen im Anfang der Schären auf Figeholm. Hier wurden die Schlauchboote aufgepumpt und gleich bei einer Paddeltour ausprobiert. Weil Figeholm ein sehr hübscher Ort ist und wir Verpflegung

Auf Hanö haben wir dann abends gegrillt und einen schönen, wenn auch sehr kalten, Abend verbracht.

Heike hatte Kontakt mit Ruth und Lothar (ehemals Ruth wie nix) von Föhr aufgenommen. Sie wollten auch durch die Schären segeln. So trafen wir uns jetzt

1810:

Der Bau des Kanals beginnt in Forsvik und Motala. 58000 schwedische Soldaten, eine Pionierkompanie mit russischen Soldaten sowie eine große Anzahl privater Arbeiter tragen zum Bau des Göta Kanals bei.

1822:

Der westliche Teil des Göta Kanals, zwischen Sjötorp und Karlsborg, wird eröffnet und eingeweiht.

brauchten und auch die Wäsche waschen wollten, wurde ein Hafentag eingelegt.

Am 13. Juni machten wir uns auf den Weg nach Stora Vippholmen. Das Wetter war wechselhaft und wir haben viele Segler auf den Weg nach Västervik gesehen. Hier war es wichtig, auf die Felsen im Wasser zu achten und die teilweise sehr schmale Fahrrinne nicht zu verlassen. Das blieb auch bis zur Einfahrt in den Götakanal in Mem höchst aktuell.



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



Stora Vippholmen nach einem heftigen Regenschauer.

Nachdem wir einen Tag in Västervik waren, wollten wir es uns in der nächsten Bucht gut gehen lassen. Auf dem Weg dorthin haben wir bei einem Fischer frischen geräucherten Lachs gekauft.

1832:

Die lange Bauzeit ist endlich vorbei. So entstand eines der größten Bauwerke Schwedens. Bereits in den Jahren nach der Einweihung wurden die Passagierschiffe wichtig für den Göta Kanal.



Schleuse nach Söderköping.

Nach der nächsten Bucht und einem weiteren schönen Segeltag erreichten wir die Anlegestelle in Haskö. Hier war die Zeit still stehen geblieben. Überall lagen verrostete Ackergeräte herum und in einem verfallenen Schuppen gab es ein altes Sägewerk. Hier fanden wir auch ein passendes Brett, aus dem wir unser Fenderbrett bauen konnten. Das passierte zwischen den Saunagängen. Denn wir hatten direkt vor einer Sauna fest gemacht.

Der nächste Tag begeisterte uns mit einer wunderschönen Tour durch die Schären. Hier haben wir unseren höchsten Punkt in der Ostsee mit $58^{\circ} 27' 00,3''$ N und $16^{\circ} 51' 52,2''$ O um 12:42 Uhr erreicht.

Nun waren wir in Stegeborg angekommen und nicht mehr weit von der Einfahrt in den GÖTA KANAL entfernt.

Heute:

Heute verkehren auf ihm jährlich etwa 2000 Freizeitschiffe. Auch die Passagierschiffe gleiten noch immer auf dem Kanal durch die Landschaft.

Am 18. Juni erreichten wir Mem. Um 12:00 Uhr konnten wir in die erste Schleuse einfahren. Nach zwanzig Minuten hatten wir die Schleuse passiert und unsere erste Feuerprobe für den Kanal gemeistert. Das erste Ziel war nun Söderköping. Nach drei Schleusen und 7,7m Hub konnten

wir festmachen. Es sind 58 Schleusen auf einer Strecke von 190 km. Der höchste Punkt ist in Forsvik mit 91,80 Metern über dem Meeresspiegel. In 21

Yachthäfen kann man festmachen.

Bei den Schleusentreppen kann es zu Wartezeiten kommen, weil die Boote im Kanal immer nur in eine Richtung geschleust werden. Besonders interessant sind die Passagierschiffe auf dem Kanal. Sie sind so gebaut dass sie gerade in die Schleusen passen. Bei Begegnungen auf der Strecke wird man oft



Im Burggraben von Vadstena.

von den SchleusenwärterInnen vorher darauf hingewiesen. Dann wartet man in den Ausweichstellen. In Motala verließen wir den GÖTA KANAL und segelten durch den Vätternsee nach Vadstena. Hier kann man im Burggraben herrlich am Steg festmachen. Viele angeln oder baden vom Boot aus. Wir erlebten einen herrlichen Sonntag und Sonnenuntergang.

Am nächsten Tag machten wir einem langen Spaziergang durch diese mittelalterliche Stadt mit den schönen alten Häusern. Abends frischte der Wind auf und wir entschieden, weiter nach Karlsborg zu segeln. Nun war es nicht

mehr weit bis zum höchsten Punkt der Reise in Forsvik. Jetzt konnten wir an das abwärtsschleusen denken. Bis Sjötorp waren es 14 Schleusen mit denen es wieder auf 43,8 m ü.d.M. ging. Am 30. Juni erreichten wir Sjötorp. Hier verbrachten wir drei Tage mit Spazieren, Faulsein und Baden. Am 3. Juli endete unsere Reise auf dem Kanal. Jetzt ging es weiter auf dem Vänernsee.

Fakt:

Jährlich besuchen 3 Millionen Gäste den Kanal. 24 Ganzjahres-Angestellte halten ihn in Betrieb. In den Sommermonaten arbeiten 100 Schleusenwärter (zumeist junge StudentInnen) am Kanal. 10000 Bäume bilden die längste Allee Schwedens.

Über Mariestad segelten wir durch die Schären zum Schloss Läckö. Auch hier konnten wir direkt unter den Schloss festmachen. Es begann nun wieder das vorsichtige Tasten durch die Schären des Vänernsees. Weil das Wetter umschlug und der Wind stark zunahm suchten wir Schutz in der westlichen Schärenküste des Vänern. Hier gab es sehr flache und schmale Fahrwasser. Teilweise hatten wir nur die Bootsbreite und 1,60 m Tiefe. Eine schöne kleine



Liegeplatz am Schloss Läckö.

Bucht zum Ankern fanden wir dann in Flarkesjön. Unser nächstes Ziel war dann Sikhall an der westlichen Seite des Vänern. Auch hier gab es eine Sauna am Steg. Die haben wir gleich wieder genutzt. Jetzt nur noch einen Tag bis Vänersborg und dann sind wir bald im Trollhätte Kanal. Bevor es mit den Schleusen des Trollhätte losging haben wir den Vattenfall besichtigt und uns die Schleusen angeschaut



Linke und rechte Wand der Schleusenkammer.

Eine Schleuse sollte uns 11m hinab schleusen. Vier Schleusen über-wunden wir in zwei Stunden und elf Minuten. Durch einen Unfall eines anderen Schiffs verzögerte sich die Schleusung um 55 Minuten. Der Trollhätte Kanal ist ein sehr langweiliger Kanal mit kaum Liegeplätzen. Also schnell weiter Richtung Göteborg. Vorher fanden wir noch einen schönen Platz für eine Nacht in Kungsläv. Am 10.07 erreichten wir Göteborg. Dort fanden wir einen schönen Liegeplatz neben der Oper. Die nächsten zwei Tage verbrachten wir in dieser schönen Stadt. Dann ging es weiter durch die westlichen Schären Schwedens.

An der Schäre Dönsö fanden wir einen guten Liegeplatz. Hier sollten wir vier Tage bleiben, denn das Wetter war schlecht mit viel Wind. Am 16. Juli verließen wir Schweden und steuerten unser Ziel, die Insel Læsø in Dänemark an. Hier war es voll und es gab ein Fest für den Kaisergranat. Natürlich haben wir diese Krebsart gegessen und der Musik zugehört. Am nächsten Tag haben wir eine Inselrundfahrt gemacht und die Häuser mit den Dächern aus Tang gesehen. Die Insel ist sehr abwechslungsreich durch die verschiedene Vegetation und im Norden steinig aber im Süden sandig. Das Wetter war jetzt kalt

und windig. Wir haben ein Zeitfenster gefunden wo wir nach Sæby segeln wollten. Nie wieder Kattegat war meine Meinung. In Sæby war das Wetter wieder besser und der Hafen sowie die Stadt entschädigten für den anstrengenden Törn. Hier klingen um 21 Uhr die Kirchenglocken. Danach spielt ein Trompeter die Nationalhymnen und die Nationalen werden eingeholt.



Kaisergranat auf Læsø

Die nächsten Häfen auf unsere Reise waren nun Hals, Grenå, Øer, die Insel Tunø, Hov und Julesminde. Dort war am 29. Juli der Crewwechsel. Ich ging von Bord und Heiko Cunze setzte die Reise mit Sönke fort. Sie segelten über Middelfart und Sonderburg bis zum 31. Juli nach Rendsburg. Am 1. August haben sie um 8:00 Uhr in Rendsburg abgelegt. Sonja und ich haben die Zwei dann um 19:45 in Tönning abgeholt.

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

Abstecher in die dänische Südsee

TEXT UND FOTOS VON GYDE HANSEN

Die Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ hat Anfang des Jahres für Flottenzuwachs gesorgt: im Rahmen der Umgestaltung des Ausbildungskonzeptes wurde ein Jugendseekreuzer angeschafft. Der „Löwe von Bremen“ ist eine Sunfast 3600 aus dem Jahr 2016. Im April wurde das Schiff von Mallorca nach Bremerhaven überführt und wird seitdem fleißig von der Jugendabteilung gesegelt. Nachdem das sogenannte Jugendschifferpatent abgelegt wurde, dürfen Jugendcrews mit dem Schiff eigenverantwortlich (ohne Begleitperson) unterwegs sein. Im Sommer war ich mit meiner Crew eine Woche lang auf der Ostsee unterwegs. Es folgt ein kurzer Bericht unseres einwöchigen Törns.

REISEDATEN:

Start: 08.08.
Ankunft: 14.08.2022
Gesamt: 145 sm
Gesegelt: 120 sm

SCHIFFERIN:

Gyde Hansen

CREW:

Jasmin Jacobsen
Michael Carstensen
Gonne Hansen
Paul Essenberger
Johannes Lohmer

Um den Löwen in Travemünde zu übernehmen, kommt die Crew aus allen Himmelsrichtungen zusammen. Dementsprechend kennen sich einige Crewmitglieder bisher nur aus dem organisatorischen Videocall. Ich, Paul und Jasmin haben schon einige gemeinsame Touren auf Privatschiffen in Nord- und Ostsee unternommen. Vervollständigt wird die Crew auf dieser Tour durch Gonne (meinen Bruder), Michael (Jasmins Freund) und Johannes (Bremer Vereinskollege). Während Gonne und Johannes erfahrene Segler sind, verbringt Michael mit uns seine ersten Stunden auf dem Wasser.

Unerwarteterweise haben die beiden Bremer Crewmitglieder (Ich und Johannes) die längste Anreise nach Travemünde. Statt der erwarteten dreistündigen Zugfahrt dauert die Misere ganze 9 Stunden und beraubt uns somit unseres ersten Urlaubstages. Zum Abend hin wird es zunehmend flautig, so dass auch eine Nachtfahrt keine Option zu sein scheint. So entscheiden wir uns dazu, den ersten Abend am Travemünder Strand, ausgerüstet mit Volleyball und Spikeball, ausklingen zu lassen.



Spikeball spielen am Travemünder Strand.

Den nächsten Tag beginnen wir mit frischen Brötchen. Um halb elf wird der Motor angeschmissen und endlich starten wir die Tour. Dank des wenigen Windes aus nördlicher bis nordöstlicher Richtung versuchen wir es zunächst mit dem Code 0 und fahren dafür einen tieferen Kurs als den Idealkurs, um zumindest ein bisschen Fahrt zu machen. Nachdem der Wind allerdings weiter zu unserem Nachteil dreht und wir Strecke in die richtige Richtung machen wollen, muss Spaß und Spielerei hinten angestellt werden und wir wechseln auf die Genua. Über den Tag haben wir einige Winddreher und müssen uns zeitweise in Geduld üben, wenn der Wind für eine Weile fast ganz einschläft. Zu dem Zeitpunkt wissen wir noch nicht, was uns in den kommenden Tagen erwartet - die Vorhersage zeigt zumindest noch hellblaue Balken an. Ansonsten hätten wir uns nach diesem Tag noch nicht so laut über den fehlenden Wind beschwert.

Kurz nach Sonnenuntergang laufen wir bei vollem Mond in Burgtiefe ein. Es treibt uns nach dem langen Tag auf dem Wasser zu einem Landgang. An einem langen Steg am Südstrand blicken wir fasziniert auf die ruhige Ostsee im Mondlicht und lassen den ersten Törn unserer Reise Revue passieren.

Auch am Folgetag lässt der Wind zu wünschen übrig. Am Vormittag wird daher ordentlich eingekauft und Diesel getankt. Da die Vorhersage für den Vormittag keinen Wind anzeigt, planen wir eine Nachtfahrt Richtung Dänemark. Von unseren Törns der Vorjahre kennen wir die Insel Vejrø und die Idylle hat es uns angetan, sodass wir sie als unser nächstes Ziel anvisieren. Um 14:00 geht es also los. Um Fehmarn herum gesegelt, können wir bei den nordöstlichen Winden wieder schnell auf den Code 0 wechseln. Die Manöver klappen gut und die Stimmung an Bord ist hervorragend.



Sonnenuntergang auf dem Weg nach Vejrø

Schnell spielen sich alle auf ihre Posten ein und natürlich rotieren wir nach und nach in der Aufgabenverteilung. Durch den schwachen Wind bleibt viel Zeit zum Erklären und auch zum persönlichen Kennenlernen. Als uns am Nachmittag die totale Flaute einholt, ist es Zeit zum Baden gehen. Die kurze Abkühlung tut an diesem heißen Sommertag allen sehr gut. Gegen Abend wechseln wir ins Wachsystem. Erst kurz vor unserer Ankunft auf Vejrø am nächsten Vormittag lösen wir die Wachen auf.

Die Mitternachtswache erzählt begeistert von dem nächtlichen Anblick des Sonnenunterganges voraus und des Vollmondes achteraus.

Den Tag auf der Insel verbringen wir abermals mit ausgiebigem Baden, einem Spaziergang über die Insel und können uns abends sogar Tennisschläger ausleihen.



Auf Vejrø bei Sonnenuntergang.

Auch am vierten Tag unserer Reise laufen wir zwar bei strahlendem Sonnenschein, jedoch abermals ohne Wind aus. Dass wir unter Spi und zugegeben, mit etwas Strom auf dem Langelandsbelt schneller sind als der Wind, hält die Moral dennoch hoch. Als der Strom später allerdings kippt, und die Essensvorräte sich zu aller Ungunst auch noch dem Ende neigen, werden die ersten Crewmitglieder unruhig, da sich abzeichnet, dass wir Bagenkop erst nach Ladenschluss erreichen könnten. So muss für einige Stunden doch das Stahlsegel nachhelfen. Als wir um die Südspitze Langelands herum motort sind, baut sich ein Windfeld auf, das wir prompt nutzen. In Windeseile steht der Code 0 und wir machen das erste Mal Rauschefahrt. Als wir Bagenkop erreichen, wollen wir die Segel noch gar nicht bergen. Der Hunger überwiegt jedoch und treibt uns in den Hafen. Als die Leinen fest sind, machen wir uns auf den Weg zu den Imbissbuden und widmen uns kurz darauf glücklich unseren Tiefkühl-Paninis. Nachdem wir befürchtet hatten, dass die Läden bereits geschlossen hätten, schmeckt das sogar sehr gut. Zum Nachttisch darf ein dänisches



(Fast) die ganze Crew unter Spi.

Eis nicht fehlen. An Bord lassen wir gemeinsam einen weiteren lauen Sommerabend ausklingen.

Unseren letzten Törn brechen wir am Samstag von Bagenkop nach Kiel an. Endlich haben wir segelbaren Wind und machen noch einen kleinen Vergnügungs-Schlag, nachdem wir den Kieler Leuchtturm unter Gennaker schon sehr früh erreichen. Am Nachmittag kommen wir in unserem Zielhafen in Düsternbrook an. Am Sonntag, unserem letzten Tag an Bord, wird das Schiff von innen und außen fleißig geschrubbt. Gegen Mittag ist allgemeines

Aufbrechen und am Kieler Hauptbahnhof verteilen wir uns wieder in alle Himmelsrichtungen. Trotz der Flaute hatten wir eine gute gemeinsame Zeit. Glücklicherweise wurden wir an den letzten beiden Tagen nach langem Warten mit gutem Wind entlohnt, sodass der Löwe sich zum Abschluss noch einmal von seiner besten Seite zeigen konnte.

Fotos des Löwen von Bremen zeigen: Gemütliche Familienboote sehen anders aus:



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

HEIKE UND JÜRGEN - OST-WEST-ROUTE

Mit Kreiertje nach Schweden und durch den GÖTA KANAL

TEXT UND BILDER VON HEIKE KRÜGER.

Seit einigen Jahren freuen wir uns auf die Bootstour durch den GÖTA KANAL. In 2021 werden die Pläne konkreter, die ersten Vorbereitungen beginnen. Kreiertje bekommt einen Garmin GPSMAP eingebaut und damit ein neues Echolot und AIS. Über AIS sollen Freunde und Familie unsere zukünftigen Törns verfolgen können. Außerdem sind wir auch für andere Stationen, für ferngesteuerte Brücken und so weiter gut sichtbar. Den Fäkalientank bekommen wir wider Erwarten nicht eingebaut, er passt nicht. Aber die Seeventile für die Bord-Toilette werden erneuert. Für die Kanalpassage besorgen wir uns einen „Porta Potti“. Wir sammeln Tipps, sehen uns Reiseberichte an, lesen viel über Schweden und legen uns erste Hafenhandbücher und Törnführer zu. Die Aufnahme in den ‚Svenska Kryssarklubben‘ (SXX, Empfehlung von Freunden) geht klar. Ein Schlauchboot wird außerdem gekauft. Zum Schluss noch die notwendigen Seekarten, so dass wir auch ohne Garmin mit der Navigation jederzeit „up to date“ sein können. Für Heike soll es der dritte Törn in Schweden werden, ihre verblassten Schwedisch- und Dänisch- Kenntnisse frischt sie nebenbei noch mit auf.

Nach dem Kranen Mitte April richten wir uns auf Kreiertje ein und starten am 08. Mai von Tetenbüll aus - wo wir uns bereits am Vortag zum Ansegeln treffen - in Richtung Eider. Leider kommen wir erst einmal nicht weit. Zwei Stunden nach Hochwasser laufen wir so heftig auf, dass der Niederholer vom Ruder bricht. Eine provisorische Reparatur ist schnell gemacht, es kann weiter gehen. Rasmus bekommt seinen obligatorischen Schluck und wir können bald die Segel setzen. So kommen wir abends noch bis Friedrichstadt. Da wir uns erst in einigen Tagen mit Godewind verabredet haben, lassen wir uns Zeit und tuckern gemütlich durch Eider, Gieselau und Kanäle.

In Rendsburg treffen wir uns mit Sönke und Brigitte und starten am 17. Mai gemeinsam die große Reise. Am nächsten Tag geht es von Laboe weiter nach Bagenkop. Bei frischem Wind kommen wir ohne Wenden gut voran.



Nordfriesen auf dem Weg nach Bagenkop.

In Bagenkop liegen wir vor Heckpfählen in einer Box, die mit 3,20 m für uns breit genug ist. Später kommt noch eine Charteryacht, die die Breitenangaben an den Brücken nicht liest. Die haben sich in den Pfählen mit etwas zu viel Fahrt voraus sowas von festgekeilt: Hafenkino. Mit vielen Ratschlägen gelingt es ihnen dann nach etwa einer Stunde wieder freizukommen. Die nächsten Tage geht es zügig weiter, leider immer wieder mit Motorunterstützung. Das Wetter ist nicht mehr so sonnig, der Wind lässt nach. In Vordingborg muss Brigitte noch einmal aussteigen. Wir segeln weiter über Stege (Møn) bis Rødvig. Hier warten wir auf Brigittes Rückkehr und gönnen uns einen Ausflug mit der Bahn nach Roskilde.

Nach 22 Tagen geht es endlich weiter in unser Reiseland Schweden. Gislovs-läge soll unser Ziel sein. Nach 31 sm und knapp sieben Stunden können wir dort festmachen. Wieder einer der windärmeren Tage. Weiter geht es nach Ystad, hier machen auch andere Boote Station, die wir auf unserem Törn immer wieder treffen sollen. Abends, bei unserem letzten Gang am Steg, treffen wir auf „Segellore“ mit Lucie und Heiko. Mit weniger Komfort aber sportlichem Segeln legten die beiden die Strecke von Deutschland bis Ystad in wesentlich weniger Etappen zurück. Wir werden uns die nächsten Tage wieder sehen, wobei wir früh starten, unterwegs von „Segellore“ umrundet und fotografiert werden und als letzte dann Simrishamn erreichen. Hier ist es feuchtkalt, was die Registrierung über das Handy beim „Hafenmeister“ schwierig macht. Am Abend sitzen viele Neuankömmlinge ohne Stromanschluss auf ihren Booten. Am nächsten Tag gelingt uns die Registrierung bei trockenerem, aber windigen Wetter besser. Seit Dänemark lernen wir in jedem Hafen ein neues Anmeldesystem kennen. Automaten, Codes und Schlüsselkarten werden zu einem wichtigen Bestandteil unseres Bordlebens.

Am 28. Tag erreichen wir nachmittags die Insel Hanö in der gleichnamigen Bucht. Hier machen wir zum ersten Mal mit Heckanker fest. Die Hafenbetreiber haben Achterleinen am Grund befestigt, die Leinen sind mit dem Steg verbunden. Heike kann die Leine mit dem Bootshaken aus dem Wasser fischen, an Jürgen übergeben und vorne machen wir mit unseren Festmachern zum Steg fest. Der Einsatz des eigenen Heckankers ist nicht erforderlich. Hanö hat einen wunderschönen kleinen Hafen, mit einigen Gastliegern, kleinen Fischerbooten und einem Fähranleger.



Hanö

Abends begrüßt uns eine nette Hafenmeisterin.

Die sanitären Einrichtungen und der Ort mit den vielen roten Häusern wirken gemütlich und liebevoll gepflegt. Den Hafentag nutzen wir für einen Inselrundgang über Stock und Stein, mit einem großartigen Ausblick über die Bucht zu allen Seiten. Am Pfingstsamstag läuft abends noch „Finnale“ mit Ruth und Lothar ein. Wir kennen die beiden von Föhr, wo sie bis 2021 noch mit Ihrer kleinen „Nixwieruth“ segelten. Ruth und

Lothar sind Schweden- und Kanalkenner. Wir folgen ihnen später auf unseren ersten Wegen in das Schärengebiet an der Ostküste.

Am Pfingstsonntag segeln wir wieder mit wenig Wind südlich der Schären nach Stenshamn. Hin und wieder muss der Motor unterstützen. Zum Hafen ist die Einfahrt schmal und direkt in der Einfahrt befindet sich ein Fels unter der Wasserlinie, den wir bei langsamer Fahrt mit dem Kiel genau treffen, und das mitten im Anlegemanöver. Alles geht gut und wir liegen später sicher längsseits am Steg.

Wir werden in den nächsten Tagen lernen, Seekarten und Garmin genauer zu lesen und den Kiel vor solchen Manövern vorher von 1,85 m auf 1,20 m anheben. Der Hafen bietet viele Liegeplätze und einen Fähranleger, das Liegegeld ist – wie wir es von Hooge kennen - in bar zu bezahlen, Umschläge liegen bereit. Die „sanitären Anlagen“ beschränken sich auf zwei Plumpsklos mit Herzen (PK). Beim abendlichen Erkundungsspaziergang mit Sönke und Brigitte treffen wir auf erste Warnhinweise zu „Zecken“. Es beruhigt, dass wir im Winter noch den Impfschutz bekommen haben.

Ein ungemütlicher Törn führt uns dann an die Ostküste. Wind und Wellen kommen von Südost über das offene Meer angerauscht. Am Ziel in Kristianopel dürfen wir dann unseren Bojen-/Schleusenhaken erstmals einsetzen. Diesen haben wir noch in Ystad bei einem Schiffsausrüster erstanden, der alles Maritime in seinem kleinen Laden anbietet, von Gebrauchtartikeln, über Neuware bis hin zu Kleidung und Literatur. Am 32. Tag erreichen wir Kalmar



Kurvenreiche Einfahrt nach Kalmar.



Im Schlosshafen von Kalmar.

Zuvor in Kristianopel erhält Heike im Gespräch mit schwedischen Seglern den Tipp, den neuen Hafen am Schloss anzulaufen. Der Segler zeigt ihr eine Karte und der Link wird gleich notiert. Die sehr schmale und kurvige Einfahrt fordert den Steuermännern starke Nerven ab, wir werden mit einem netten kleinen Hafen, der mit drei Booten vor Heckbojen am Steg nur mäßig belegt ist, belohnt. Abends genießen wir den wunderschönen Blick auf das Schloss. Die mit Möwen und anderen Vögeln bewohnte kleine Schäre in Hörweite fügt sich in unseren Hafentag ein. Neben Besichtigungen und Stadtrundgängen finden wir in Kalmar noch Zeit zum Bunkern und Waschen. Die ersten Einkäufe dauern etwas länger, weil die vielen Artikel und Verpackungsbeschriftungen erst einmal verstanden werden wollen.

Der nächste, diesmal richtig schöne Segeltörn, führt uns über den Kalmarsund nach Borgholm. Nach Kaffeetafel mit schwedischen Leckereien gibt es abends Bordpizza auf Kreiertje. Am 35. Tag erreichen wir nach einem schönen Segeltag Figeholm. Die Strecke führt am Ende durch ein gut ausgetonntes Schärengebiet. Hier treffen sich Godewind, Finnale und Kreiertje wieder. Die „Schnullis“ werden aufgebaut und ein Probetörn durch den kleinen Kanal zum Kaufmann funktioniert gut. Unser „Schnulli“ kommt dann abends für die Weiterfahrt noch auf das Kajütdach.

Am nächsten Tag geht es endlich in die Schären. Langsam segeln wir mit der Genua 2, oft auch zusätzlich unter Motor, entlang des ausgetonnten Fahrwassers. Zum Naturhafen von Stora Vippholmen müssen wir das ausgetonnte Fahrwasser verlassen, einmal passen wir nicht auf und brummen mit 2,5 kn auf einen Felsen, der 1,20 m unterhalb der Wasserlinie liegt, das schockt. Godewind kommt nach uns rein, wir können sie per Funk und winkend noch auf den richtigen Weg schicken. Kurz danach liegen wir mit Godewind gemeinsam an einer SXX-Boje und stellen fest, dass unter den Bodenbrettern alles trocken ist. Später im Winterlager sehen wir an der Kielflunke kleine zu spachtelnde Dellen. Die SXX-Bojen findet man immer wieder an Ankerplätzen. Als Mitglieder dürfen wir hier für die Nacht festmachen. Mit „Schnulli“ geht es noch einmal an Land, wo wir einen Regenschauer abwarten und später wieder an Bord zurückkehren. Dieses Mal wird „Schnulli“ an zwei Leinen achtern festgemacht. Wir sind etwas unerfahren, unser angehängtes Ruderblatt und das geschleppte Beiboot sollen sich gegenseitig ja nicht behindern

Am nächsten Tag machen wir in Västervik fest. Hier füllen wir die Vorräte auf, neben dem Supermarkt gibt es ein Systembolaget, also wird auch der Wein- und Biervorrat wieder aufgestockt. Damit geht es weiter nach Båtsviken,



ebenfalls ein Ankerplatz, der schön geschützt liegt. Abends kommt eine Rinderherde an das Ufer, sie zieht nach einer Weile weiter. Auf Stora Alö legen wir uns vor Heckboje an den Steg. Auch dies ist ein Naturhafen, der vom SXX betreut wird. Hier befindet sich ein, für Schweden typischer, kleiner Festplatz. Tische, Stühle, Grillplatz alles wartet auf Familien, Vereine und andere Gruppen, auch ein Herzchen-PK steht zwischen den Bäumen. Ein Nachbarlieger macht mit seiner Drohne ein paar Luftbildaufnahmen, die er uns später auch zur Verfügung stellt.

Schnulli im Schlepp.



Stora Alö von oben. (Bild: Timo)

Hier kann man gut erkennen, wie traumhaft das Revier ist. Von einem weiteren Nachbarlieger gibt es noch letzte Tipps für die Schleusen im Kanal. ‚Godevind‘ benötigt noch ein Fenderbrett. Im nächsten Hafen, auf Håskö, liegt Sönke das Holz zu Füßen und mit Bordmitteln zaubert er ein einzigartiges Fenderbrett. Håskö ist ein kleiner Schärenhafen am Ende einer Bucht. Wir liegen hier vor eigenem Heckanker mit Bug am Steg. Es gibt einen kleinen Kiosk, Sauna und PK mit grasenden Rindern direkt vor der Tür. Die Einfahrt war eng, aber gut zu durchfahren. Abends bekommen wir noch einen heftigen, aber kurzen Regenschauer.

Am nächsten Tag trennen wir uns von ‚Finnale‘, die noch weiter in Richtung Arkösund segeln werden, bevor Sie den GÖTA KANAL durchfahren. Wir nehmen Kurs auf den GÖTA KANAL. Dabei trauen wir uns, das ausgetonnte Fahrwasser zu verlassen und einmal quer durch ein Schärengebiet zu fahren. Mit dem Finger auf der Seekarte und markante Stellen im Blick, sind wir schon eine Stunde später im Fahrwasser nach Mem. Immer wieder fahren wir auf



Brigitte, Sönke und Jürgen mit dem Fenderbrett

Schären zu, die sich am Ende teilen und eine Durchfahrt ermöglichen. Auf dem schwedischen Kartenmaterial kann man das sehr gut erkennen, aber was wir vor uns sehen, sieht manchmal ganz anders aus. Um 15 Uhr laufen wir in Stegeborg ein, dem letzten Hafen vor dem Kanal. Nach Mem sind es noch einige Meilen, aber es gibt auf dem Weg dahin keine Häfen. In Stegeborg befüllen wir auch den Dieseltank.

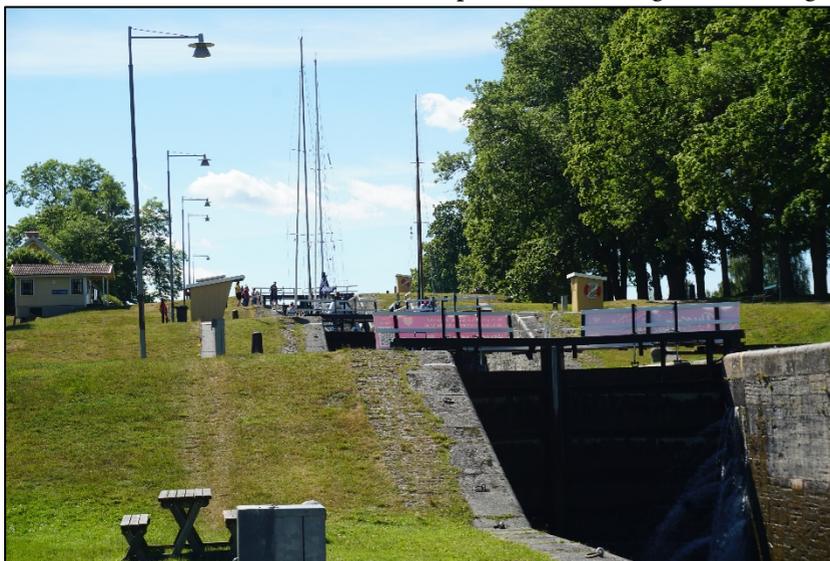
Am 43. Tag erreichen wir bei bedecktem Himmel am späten Vormittag den GÖTA KANAL. Vor der ersten Schleuse in Mem melden wir uns für die Kanalpassage an. Die Schleusenwärterin stellt einige Fragen und gibt Informationen zum Schleusen. Wir erhalten eine Ticketflagge für den Bugkorb und zwei Schlüsselkarten, die uns in den nächsten Wochen Zugang zu allen Sanitärgebäuden am GÖTA KANAL gewähren. Jeder Skipper erhält auch einen SkipperGuide in seiner Muttersprache mit praktischen Informationen. Hierin finden wir Abstandstabellen und Fahrzeiten, Hinweise zu Schleusen- und Brückenöffnungen. Was zu tun ist, wenn uns Passierschiffe begegnen, ist ebenfalls darin beschrieben. Die 8.700 schwedischen Kronen können wir hier

nicht bezahlen, weil das Kartenlesegerät nicht funktioniert. Wir dürfen aber trotzdem weiter. Eine Stunde später haben wir das erste Schleusenmanöver problemlos hinter uns. Wir befahren den GÖTA KANAL in Ost-West Richtung von Mem bis Sjötorp, bzw. von der Ostsee bis zum Vänern. Das werden 190 km mit 58 Schleusen und vielen Brücken. Die Schleusen heben uns auf 91,8 m hoch. Die Wassertiefe ist in der Mitte des Kanals mit 2,82 m angegeben, die Boote dürfen max. 7 m breit und 30 m lang sein. Die Höchstgeschwindigkeit sind 5 kn. Die segelfreie Höhe in der Mitte des Kanals beträgt 22 m. Der GÖTA KANAL geht bis zum Vänern, der viertgrößte See in Europa, er liegt immer noch 43,8 m höher als die Ostsee. Den Vänern werden wir auf der Westseite in Vänersborg verlassen, dort beginnt dann der Trollhätte Kanal.

Söderköping ist unser erster Hafen im GÖTA KANAL. Bevor wir dort mit heftigem Seitenwind festmachen können, haben wir zwei weitere Schleusen passiert. Wir liegen in Söderköping mit dem Bug zum Steg, zwischen den Booten gibt es nicht begehbar, ca. 5 m lange schwimmende Ausleger, am Ende mit einem Auge, für die Festmacherleine. Hier können wir wieder unseren Schleusenhaken einsetzen. Bis Kreiertje nicht mehr auf den Steg drückt, sind noch weitere Vor-, Spring- und Achterleinen sinnvoll einzusetzen. Bisher haben wir unseren Gasherd mit Backofen häufig genutzt. Eine von zwei Flaschen ist nun nach 35 Tagen leer. Es handelt sich um eine blaue Campingazflasche die mit 2,75 kg Butangas befüllt war. Im Ort ist keine Tauschflasche zu bekommen.

Am 20. Juni starten wir die nächste Etappe durch den Kanal. fünf Brücken, acht Einzel- und zwei Doppelschleusen müssen wir passieren, um auf 33,3 m aufzusteigen. Zwischendurch müssen wir warten und den Gegenverkehr passieren lassen. Nach 6 ¼ Stunden und 11,9 sm kommen wir bei diesig feuchtem Wetter in Norsholm an. Der kleine Kai ist schon recht voll aber wir finden noch einen Platz. Erst später sehen wir, dass wir direkt an der Fäkalabsaugstation liegen. Am nächsten Morgen verholen wir etwas und beobachten das Geschehen vor der Schleuse. Bereits 40 Minuten vor der ersten Schleusung, die uns nur 80 cm höher bringt, kreisen die ersten Kanalwanderer vor den Wartesymbolen. Es werden immer mehr. Das Problem ist die Eisenbahnbrücke. Hier fahren die Züge aus dem Süden in die fünftgrößte Stadt Schwedens, nach Norrköping. Um 12.05 Uhr dürfen wir auch durch, mit dem netten Hinweis, loszufahren, sobald genug Platz ist und nicht zu warten, bis die Brücke ganz geöffnet ist. Wir warten also nicht auf grün.

Den Roxensee müssen wir nun bei sommerlichem Wetter durchmotoren. Drei Stunden später erreichen wir den Vorhafen der Carl Johan Schleusentreppe, sie besteht aus sieben Kammern und hebt uns fast 19 m hoch. Es wird gerade hochgeschleust. Jede zweite Kammer ist voll. Vor uns nimmt ein riesiges Motorboot eine ganze Kammer in Beschlag, das zweite, etwas kleinere Motorboot läßt uns, als es los geht, netterweise zuerst in die Kammer fahren, oder weil sie schlau waren? Wer vorne liegt, bekommt den starken Wasserschwall aus den Öffnungen. Nach uns wird noch ein 39-Fuß-Schiff allein geschleust, es passte bei uns nicht mehr rein. Um 17:45 Uhr sind wir in Berg angekommen und ca. 15 sm weiter. Ich bin erschöpft von der heutigen Erfahrung und



Die Schleusentreppe vor Berg.

froh, dass wir doch nicht gesegelt sind. Wir hätten es nicht mehr rechtzeitig bis Feierabend geschafft.

Heute ist kalendarischer Mittsommer, gefeiert wird in Schweden erst am Samstag danach. In Berg darf Jürgen die Fahrräder aus der Hundekoje holen, weil Heike nach einer alternativen Fortbewegung sucht. Wir erkunden die Gegend, es ist schön hier, das Wetter ist super, die Badesaison läuft auf Hochtouren.

Die Godewind zieht es morgens sehr früh weiter Richtung Westen, Brigitte muss rechtzeitig zum Arbeiten wieder zuhause sein. Andere Segler, denen wir bereits an der Ostküste immer wieder begegnet sind, treffen ein und bleiben. Hier treffen wir ‚Condor‘ aus Heikes alter Heimat. Mit den Minifahrädern begeben wir uns noch einmal auf die erfolglose Gasflaschensuche nach Linköping. Ein Lieferant wirbt damit, alle Flaschentypen vorrätig zu haben, leider auch nur Propan. Mit weichen Knien sind wir nach ca. 30 km zurück an Bord. Auf dem Rückweg gab es bei IKEA nicht nur eine warme Mahlzeit, sondern auch einen Ein-Platten-Induktionskocher, der den Gasverbrauch in den nächsten Wochen reduzieren helfen soll. Am 24. Juni sind einige Boote be-



Schleusung der Juno in Berg.

flaggt, die Sonne strahlt, auf dem Nachbarboot sitzen drei Generationen sommerfestlich gekleidet im Cockpit und binden Blumenkränze. Nachmittags startet eine Völkerwanderung, die Frauen und Mädchen mit weißen oder blumigen Kleidern und Kränzen im Haar. Es geht zum Festplatz, wo später der Mitsommerbaum aufgestellt wird. Anschließend tanzen viele Menschen um den Baum. Auch an der Schleusentreppe sitzen viele Schweden in Gruppen beim Picknick. Seit dem Schwedisch Unterricht vor vielen Jahren freut Heike sich darauf, diesen besonderen Tag real zu erleben.



Kurzsteg zum Übersteigen vor der Schleuse.

Am 25. Juni fahren wir weiter, vier Doppelschleusen, zwei Äquadukte und einige Brücken und Hitze. Am Ende noch ein verpatzter Anleger, die Stimmung ist auf dem Tiefpunkt, bereits nach 30 km GÖTA KANAL. Der Nächste Törn geht segelnd über den Boreensee, am Ende erwartet uns die fünfstufige Schleusentreppe von Borensult. Vor uns warten bereits 12 Schiffe. Es wird gerade hinunter geschleust und ein Passagierschiff ist abzuwarten. Als wir dann nach circa drei Stunden in die Kammer fahren, haben wir eine gute Position im hinteren Teil und kommen entspannt auf 88,5 m Höhe an.

Beim Schleusen haben wir uns so aufgeteilt, dass Jürgen die kraftzehrende Arbeit an Bord übernimmt und das Boot dicht an der Schleusenwand hält. Die Achterleine wird dabei fest über die Klampe belegt und die Vorleine geht am Bug durch eine Rolle über das Deck und wird über die Fockschotwansch dichtgeholt. Alle Boote in der Kammer wandern dann gleichmäßig ca. drei m vor. Beim Einfahren in die Schleusenkammer steigt Heike mit den sehr langen Leinen vor den Schleusen auf einen kleinen Steg und geht parallel oben an der Kante mit.

Dies ist mit viel Lauferei verbunden, die verbale Verständigung untereinander ist wegen der lauten Geräusche kaum möglich, was bei zwei „Kapitänen“ schnell zu Missverständnissen führen kann. Liegt das Boot im hinteren Teil der Kammer, muss Heike bei einer Mehrfachschleusung mit weniger Leine nicht so viel bergauf und bergab laufen und Jürgen hat weniger Wasserdruck auszugleichen.



Vorbereitung zur Schleusung: "Alle fertig?"



Die Schleusung beginnt: "Kurbeln!"

Am Abend sind wir in Motala, dem Sitz der Kanalgesellschaft. Hier können wir endlich die Gebühr bezahlen. Es ist anfangs wieder sonnig heiß, am zweiten Tag wird es kühler und regnet. Wir besuchen das einzigartige Motormuseum. Im Nachhinein eigentlich ein Muss für jeden, der durch diesen Ort kommt. Autos, Motorräder, Telefone, Radios, Schreibmaschinen und so weiter aus den letzten Jahrhunderten, mit vielen Informationen ergänzt, das macht die Ausstellung unterhaltsam.

Hinter Motala verlassen wir den GÖTA KANAL für einen Ausflug in den Vättern. Nach einigen Schlägen erreichen wir segelnd Vadstena. Schon weit voraus ist das Schloss zu sehen. Später finden wir direkt davor einen Liegeplatz.



Unser Liegeplatz vor Vadstena Schloss.

Es ist Sommer und der Badestrand ist nahebei, wir können zu jeder Zeit baden. Hier kommen wir auch mit anderen Wassersportlern ins Gespräch, unter anderem mit Walburga und Michael von ‚La Graciosa‘, die wie wir gemütlich vom Osten nach Westen touren. Wir werden uns immer wieder treffen und gemütlich zusammensitzen. In Motala haben wir uns mit weiteren Seekarten eingedeckt, weil die südlichen und nördlichen Teile der beiden Seen im NV Atlas nicht enthalten sind. So können wir noch weiter in Richtung Süden segeln, später wieder mit Motorunterstützung bis Hästholmen.



Hästholmen am Vättern.

Hier sind wir mit ‚La Graciosa‘ die einzigen Gastlieger. Direkt am Hafen gibt es eine Badebucht, das Wasser ist glasklar. Wir freuen uns, diesen idyllischen kleinen Hafen angelaufen zu haben. Am nächsten Tag machen wir eine lange Wanderung in das Naturschutzgebiet, immer mit Blick auf den Vättern.

Den Vättern queren wir einen Tag später, leider bei schwachem Westwind und unruhigem Wasser. Nach 11 sm erreichen wir Hjo. Das Wetter zeigt sich ungemütlich und es regnet hin und wieder.

Schulz
Tischlerei GmbH

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

Am nächsten Tag können wir aber mit achterlichem Wind nach Norden segeln. Die Windstärken schwanken, Schauerböen ziehen über den Vättern. Bevor wir wieder in den Kanal einfahren, zeigt sich die nächste Schauerbö, die uns kurz nach der Einfahrt erwischt und für schlechte Sicht sorgt, beinahe hätten wir eine Abzweigung falsch umfahren. Karlsborg ist sehr voll aber wir finden noch einen Platz im flacheren Bereich. Es regnet immer wieder, nur zwischendurch scheint die Sonne. Wir lernen den Ort kennen und geben den Serviceeinrichtungen eine schlechte Note, weil sie nicht gepflegt werden.

Am 61. Tag zeigt das Baro 999 hPa. Wir wollen nicht weit, motoren über den ‚Bottensjön‘, eine landschaftlich sehr schöne Strecke bis nach Forsvik. Hier ist für uns die letzte Schleusung, die uns noch einmal 3,3 m auf den höchsten Punkt von 91,8 m anheben wird. 39,3 sm GÖTA KANAL haben wir dann geschafft. Vor der Schleuse sind mehrere Liegeplätze, der Ausblick über das Wasser zu den vielen bewaldeten Ufern ist wunderschön und beruhigend. Die Sonne scheint auch wieder. Direkt hinter dem Schleusenbecken gibt es ein kleines Cafe, hier treffen wir Gerd und Karin, die wir schon von Figeholm kennen. Kaffee trinkend sitzen wir heute mal als Touristen am Ufer und beobachten die schleusenden Boote. Später kommt noch die ‚Wilhelm Tham‘, auf der Fahrt von Ost nach West. Während alle anderen Boote warten müssen, begleiten wir das Passagierschiff vom Wartesteg durch die Schleuse bis



Wilhelm Tham mit Bootsmann.

in den Billströmen, einen kleinen schmalen Kanal, etwa zwei km weiter. Beindruckend, wie dieses Schiff, im Schritttempo und ohne irgendwo eine Mauer oder einen Fels zu berühren, diese naturbelassene kurvige Strecke durchfährt.



Wilhelm Tham im Kanal bei Forsvik

Begegnungen mit anderen Booten sind hier nicht möglich. Über Funk und Ansagen des Schleusenpersonals werden die Freizeitskipper rechtzeitig darauf hingewiesen.

Wir legen am nächsten Morgen bei grüner Ampel ab, die Schleuse ist wegen der kurvigen Zufahrt nicht zu sehen. Andere folgen uns, aber die Schleuse ist zu. Wendemanöver sind hier nicht möglich und die Motorboote fahren nicht so gut rückwärts. Der Schleusenwärter hat ein Herz, er macht seinen Fehler gut, schleust uns erst durch. Die kommende kurvenreiche Strecke durch die Einsamkeit durchfahren wir zügig. Wir passen uns der Geschwindigkeit der anderen Boote an, um die Brückenöffnungszeiten mit ihnen gemeinsam zu nutzen. Später im Viken können wir noch kurz segeln, aber der Wind flaut wieder ab. Wir genießen nun die gemütliche Fahrt nach Tatorp. Die Schleuse wird mit Hand betrieben und bringt uns 20 cm tiefer in den Bergkanal.

Die bewaldete Strecke bleibt kurvig und eng. Vor der nächsten Brücke in Vassbacken befinden sich mehrere, bereits belegte Liegeplätze am Ufer. Wir dürfen längsseits bei ‚La Graciosa‘ festmachen.

Mit dem Läuten der Schranken legen wir am nächsten Morgen ab und kommen ohne Wartezeit durch die Brücke. Unser Ziel: Heute keine Schleusen. Wir fahren bis Töreboda; hier findet ein Familienfestival mit mehreren Bühnen und Lifemusik statt. Die Tickets sind ausverkauft, aber wir hören genug. Weil alle Plätze belegt sind, liegen wir am Brückenwartesteg. Keiner schickt uns weg. Eine Stadtbesichtigung fällt wegen der Absperrungen aus. Am 64. Tag passieren wir drei Doppel- und zwei Einzelschleusen, eine Schleusentreppe und acht Brücken. Es geht bergab. Nach sieben Seemeilen und fast fünf Stunden machen wir in Lyrestad fest. Wir sind entspannt und genießen das Wetter. Die nächste Eisenbahnbrücke zeigt unverständliche Signale. Wir sehen vom Liegeplatz aus, die rote Ampel aber offene Brücke und umgekehrt und dazu eine Zeitanzeige, die nicht passt. Irgendwann haben wir die Brücke hinter uns. Nach fünf Schleusen erreichen wir Sjötorp. Die Schleusenwärter sind gelassen, einer gibt während der Schleusung ein Gitarrenkonzert. In Sjötorp finden wir einen Platz am Steg mit Heck zur Boje. Ein stimmungsvoller Hafen empfängt uns, Jubiläumsfeier mit Lifemusik an Land, Openship auf dem Grossegler ‚Ingo von Göteborg‘ und Restaurants und Cafés um das Hafenbecken. Es gibt nur einen winzigen Kaufmann, aber Diesel. Für ‚Condor‘, die am nächsten Tag kommt, finden wir noch einen Platz zwischen den Booten. Ideal für einen Bordschnack.

Am 67. Tag warten einige Boote schon sehr früh vor den Schleusen nach Ost und West. Wir warten auf Entspannung und fahren nach zwölf Uhr zum Wartekai. Die letzten drei Schleusungen des GÖTA KANALS nehmen wir in der ersten Reihe, mehr kann man den Kraftaufwand nicht reduzieren. Dann sind wir bei 43,8 m über der Ostsee im Vänern. Das Schleusenequipment wird abgebaut und verstaut. Wir brauchen vorerst kein Fenderbrett und die langen Leinen können wir tief verstauen. Da macht das Segeln mit westlichen Winden und vier kn wieder Spass, später wieder mit Motorunterstützung. Nachmittags machen wir in Mariestad fest, den Platz haben Michael und Walburga für uns freigehalten. Die nächsten Tage ist es windig. Wir nutzen diese zum Einkaufen und Bunkern, wandern nach Ekkudden und machen einen Zugausflug nach Lidköping.

Am 71. Tag ist es trocken, mit 12° am Morgen frisch und der Wind kommt aus Nord. Wir motoren Richtung Westen, später mit der Genua 3 dazu. Der Wind brist auf, der Motor ruht und das gereifte Gross wird dazu gesetzt. Wir achten auf die Wassertiefen in der zwischendurch engen, kurvigen Fahrrinne. Nach 21 sm erreichen wir Läckö, ein kleiner Hafen direkt am Schloss, in der Einfahrt eine flache Stelle von 1,60 m.



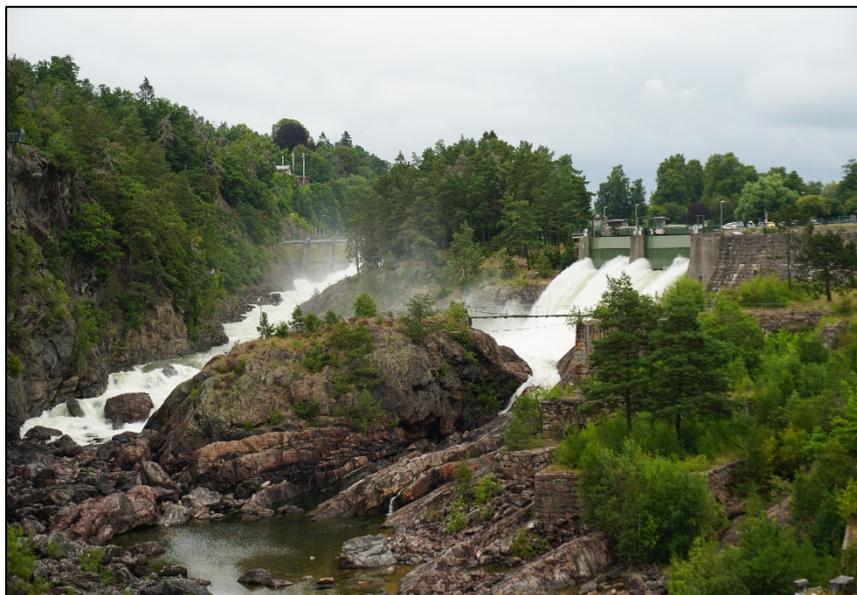
Läckö - Schlosshafen im Vänern.

Es wird wieder windiger, wir spazieren durch Wald und Fels zum Nachbarort und warten, bis der Wind wieder etwas abflaut. Zwei Tage später durchfahren wir das gut ausgetonnte Schärengebiet mit seinen vielen Naturbuchten. Kurz vor der Ausfahrt in den Westteil des Vänern drehen wir um und bleiben eine Nacht in Hörviken. Draußen ist uns die See noch zu weiß. Ort und Hafen haben Ruhetag, es ist Montag. Der Gästesteg fasst cirka zehn Boote und ist mit drei Booten schwach belegt. Dies ist ein Hafen für einheimische Wassersportler, ein idealer Ausgangspunkt für Fahrten in die Schären oder in den Vänern. Am nächsten Tag scheint die Sonne; mit wenig Wind segeln wir entspannt über den Vänern nach Dalbergså. Dort erwartet uns nach einigen 100 Metern Kanalfahrt ein längerer Steg am Ufer. Noch sind Plätze frei, später bekommen wir einen Nebenlieger. Es gibt einen Campingplatz, Café und

Landhandel sind aber geschlossen. Wir erkunden die bewaldeten Felsen und laufen zur Einmündung der Dalbergån in den Vänern. Hier wird gebadet, geangelt und auf dem SUP gepaddelt. Eine Frau versucht nach dem Abkühlungsbad wieder an Land zu kommen. Egal ob flach oder steil, die Steine sind unter Wasser rutschig und ohne ein Hilfsseil oder die Hand eines starken Mannes ist es nicht einfach.

Am 75. Tag verlassen wir den Vänern. Wir segeln bei sehr wenig Wind, es ist uns zu heiß, um den nächsten Hafen anzumotoren. Zwischendurch gibt es immer wieder ein Bad im glasklaren Wasser. Nach 18 sm machen wir in Vänersborg fest, vor Heckleinen, die im Grund verankert sind und mit dem Bug zur Kaimauer. Die Vorräte werden noch einmal aufgefüllt, Wäsche gewaschen und Diesel gebunkert. Es sind 32°, wie heiß mag es nur zuhause sein?

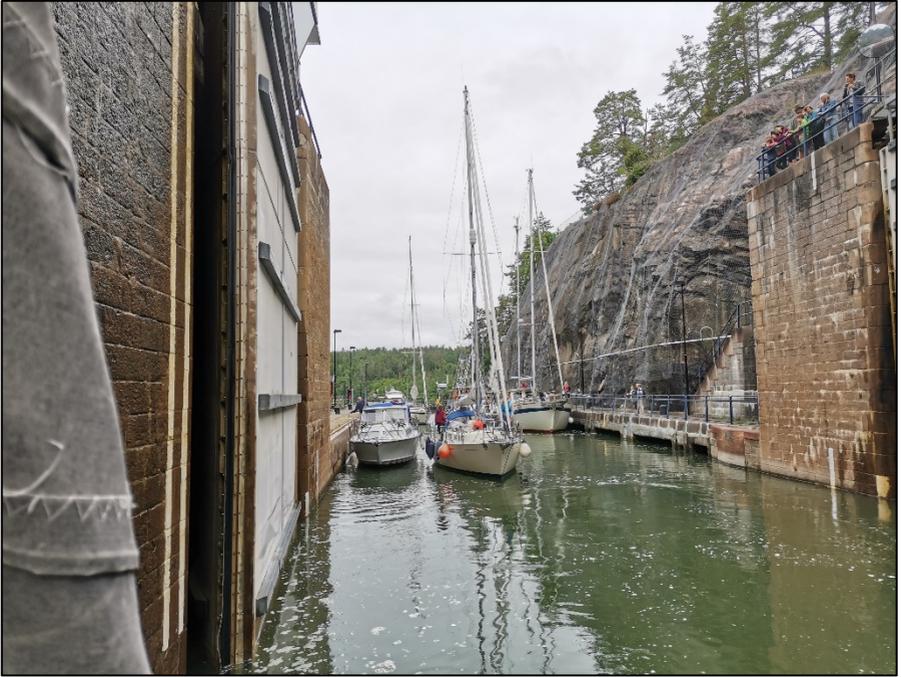
Am 77. Tag geht es weiter, der Trollhätte Kanal liegt vor uns, 82 km, die ersten zehn sind gegraben, die restliche Strecke ist die Göta Älv. Hier transportieren große Handelsschiffe Ihre Ware vom Westen in die großen Häfen im Vänern. Die Strecke wird vom schwedischen Seefahrtsamt verwaltet. Sechs Schleusen, davon eine Treppe sind zu durchfahren. Für uns geht es mit jeder Schleusung sechs bis sieben Meter abwärts. Das Wasser wird hier über den Boden eingespült und alle Schleusen sind ferngesteuert. Am ersten Tag fahren wir bis Trollhättan Spikon. Dieser Hafen liegt näher zur Stadt und wir möchten dort was essen. Im gebührenpflichtigen Hafen liegen Gäste aus Schweden, Dänemark und Norwegen. Sanitäre Einrichtungen sind hier noch vorhanden und sauber. Heike möchte zu den 32 m hohen Wasserfällen. Jeden Tag werden dort im Sommer um 15 Uhr Wassermassen aus dem Vänern in das Kattegat abgelassen. Die Wassermassen fließen dann mit 300 cbm pro Sekunde. Sie kommen dabei aus drei Wehren, die nacheinander geöffnet werden, die Wasserströme treffen dabei fast zeitgleich unten aufeinander. Hier sind sehr viele Schaulustige. Nach diesem Ereignis laufen wir noch einmal nach Åkersön und sehen uns die alten Schleusenanlagen aus 1800 und 1844 an und natürlich die Schleusentreppe, die uns für den nächsten Tag erwartet. Erste Schleusen gab es wohl schon um 1600.



Wasserfälle in Trollhättan.

Am nächsten Morgen müssen wir mit Kreiertje noch zwei Brücken passieren bis wir die Schleusentreppe erreichen. Was für ein entspanntes Schleusen, fast nur mit einer Hand. Die richtige Seite der Kammer sollte man aber nehmen, die ist gemauert, die andere Seite ist aus dem Fels gehauen. Die Kammern sind für 87 m Länge spärlich mit Haltepollern ausgestattet. Es reicht aber, mit Vor- und Achterleine Mittschiffs den Poller oder die Leiter zu nehmen. Im Gegensatz zum GÖTA KANAL, wo bei Treppen immer nur in eine Richtung geschleust wird, wird hier in beide Richtungen gleichzeitig geschleust.

Die Tür geht auf und die neue Kammer ist bereits voll. Nun muss man sich nur einigen, wer wo lang fährt, was für Motorboote ohne Bugstrahl problematisch wird. Alles geht erstaunlich relaxt und schadenfrei. Heute fahren wir bis Lila Edet, das ist die letzte Schleuse und dahinter erwartet uns eine sehr lange Strecke ohne Übernachtungsmöglichkeiten. In Lila Edet liegen wir zwischen Wehr und Schleuse in einem kleinen, flachen Hafen, der nur aus Steganlagen besteht. Sanitäre Einrichtungen gibt es nicht. Beim Spaziergang stoppen wir an der Schleuse.



Treppenschleusung mit Gegenverkehr.

Vom Westen kommt mit ganz langsamer Fahrt ein Handelsschiff angefahren. Sie Schleusenkammer ist am Tor 12,6 m breit und 4,7 m tief. Das Schiff wird diese Ausmaße haben. Es fährt unter Schritttempo in die Kammer rein, links



und rechts hat gerade mal ein etwas dickerer Tampen Platz, der als Fender dient. Vorne sind vor der Stufe noch wenige Zentimeter und hinten geht das Tor gerade am Heck vorbei.

Handelsschiff in Lila Edet.

Auf der Schleusenmauer bedient ein Mitarbeiter die Leinen. Er ist über ein langes Drahtseil über die gesamte Kammerlänge gesichert



Handelsschiff Lotus wird geschleust.

Am Sonntag, den 24. Juli starten alle vier Gastlieger mit der ersten Schleusung gegen neun Uhr. Dann erwarten uns rechts und links viel Natur, Schwäne, Rinder und andere Tiere, Felsen, Schilf, Schiffswracks und kleine Ortschaften. Mit Ausnahme der Bohus-Festung gibt es auf der langen Flußstrecke wenig Abwechslung, wir finden es trotzdem ok. Vor den Brücken müssen wir uns anmelden, bei einigen gibt es Wartezeiten. Die maximale Durchfahrtshöhe im Trollhätte Kanal ist mit 27 m angegeben. Wir durchfahren zwei Hubbrücken, die auf diese Höhen angehoben werden können. Die letzte, ‚Hilsingsbron‘ wurde in 2021 eröffnet. Das Hubfeld ist 48 m lang. In unserer Seekarte ist sie noch nicht angegeben. Vor Göteborg haben wir nieseliges Wetter und Feierabendverkehr. Während der Wartezeit finde ich im Motorraum eine Schraube. Wir fahren besorgt weiter und finden später im Hafen Långedrag ihre Herkunft. An der hinteren Motorhalterung fehlt an der Befestigung zum Motor eine von drei Schrauben. Sie lässt sich nicht wieder einsetzen, das Gewinde sitzt auf der Schraube. Die anderen Schrauben sitzen fest, wir wollen im Kattegat ohnehin segeln und machen uns erst in Husum weitere Gedanken.

In Långedrag warten wir Starkwindtage und Regenschauer ab. Am 27. Juli segeln wir in Richtung Süden, nach Vallda Sandö. Ein Idealer Zwischenstopp in den schwedischen Westschären. Bei schönem Wetter und nordwestlichen Wind haben wir einen schönen Segeltag mit wenigen Halsen an vielen Felsen vorbei. Bei Westwind steht Schwell im Hafen, dank unserer Ruckfender empfinden wir den nicht so stark. Hier treffen wir die zwei Familiencrews, die wir bereits in Ystad trafen. Sie müssen weiter Richtung Süden, in einer Woche wird der Grosse Junge eingeschult. Am 83. Tag nehmen wir Kurs auf Læsø und verlassen das liebgewonnene schwedische Revier. Die 30 sm müssen wir teilweise motoren. Am Ende erwartet uns ein sehr voller Hafen im Osten der Insel.



Der Hafen von Læsø

Wir sind das fünfte Boot im Päckchen. Am nächsten Tag können wir verholen und liegen zunächst als Zweierpäckchen auf der anderen Seite. Später kommen noch schwedische Motorboote dazu. Sie nutzen das Sommerwetter für ein letztes Wochenende auf der Insel. Wir geniessen eine Gratisbusfahrt über die Insel, machen einen Spaziergang durch Ort und am Strand entlang und am nächsten Tag motorsegeln wir weiter nach Sæby. Hier stößt wieder ‚Finnale‘ dazu, die das tolle Wetter nutzt und an Læsø vorbeisegelt.

Als es am 87. Tag in Richtung Süden weiter geht, können wir endlich wieder segeln, dieses Mal brist der Wind auf, so dass wir bereits nach 20 sm nach Hou einlaufen. Hier ist mit einem Flohmarkt eine schöne sommerliche Stimmung. Auf den nächsten Törns sehnen wir uns zunehmend nach unserem Heimatrevier. Der Wind hat zugelegt und die Richtung gewechselt, er kommt nun aus Süd, teilweise regnet es. Wir segeln über das flache Wasser, weil uns der Seegang sonst zu sehr ausbremst. So werden aus 34 sm an der Kreuz 48 sehr ungemütliche Seemeilen, bis wir in Bønnerup einlaufen. Auch Grenå muss erkreuzt werden. Aber hier finden wir dann endlich eine neue Gasflasche. Der nächste Törn nach Ebeltoft hebt die Stimmung, wir können die gesamte Strecke segeln. Heike kennt Ort und Hafen bereits von früheren Törns. Wir besichtigen die Fregatte Jylland und bummeln durch die alte Stadt. Nach 92 Tagen auf Törn können wir abends in Mårup auf Samsø festmachen. Hier bleiben wir noch einen Tag bevor wir uns dann von ‚La Graciosa‘ verabschieden. Seit Vänersborg sind wir gemeinsam unterwegs, die beiden haben noch ein paar Tage Zeit, während wir die weitere Strecke vor uns haben. Über Børgese, Årø geht es nach Høruphov. Hier treffen wir auf ‚Kiwi Magic‘. Wir hinterlassen unsere schriftlichen Grüsse und verlassen mit dem nächsten Törn die dänischen Gewässer, mit der Absicht, in wenigen Jahren mit mehr Zeit noch einmal wieder zu kommen. Das Revier im kleinen Belt hat uns gefallen. Über Damp, Rendsburg und Cuxhaven erreichen wir am 15. August 2022 Helgoland. Hier haben wir einen schönen Tag, plaudern mit der Crew der holländischen Tjalk, die wir auch schon aus dem GÖTA KANAL kennen. Nach 102 Tagen starten wir nach einem gemütlichen Frühstück um 8:45 Uhr unseren letzten Segeltag mit vielen Motorstunden. Noch haben wir wenig Wind aus Nordwest, er soll auf Nordost drehen und zunehmen. Es gibt Warnungen für Gewitterböen und es ist diesig. Für die ostfriesische Küste bleibt die Böen Warnung. Um 14:55 Uhr fahren wir in die Engde. Es geht mit Groß und Genua 2 flott voran. Wir möchten keine Überraschung erleben und vor einem wegen Spülarbeiten geschlossenen Sperrwerk übernachten. Heike ruft deshalb beim Sperrwerk an. Die Schotten werden um 17 Uhr geschlossen und erst nach 19:30 Uhr wieder geöffnet, da gibt es keine Diskussion. Wir starten den Motor, geben Vollgas, lassen den Stresspegel steigen und erreichen um 16:58 das Sperrwerk, mit gerade eingerollter Fock, nachdem wir durch sind, geht die Tür zu. Erst jetzt bergen wir das Großsegel, streicheln den Motor

freuen uns am 103. Tag auf dem Wasser, nach 1.403 sm und 196,6 Motorstunden, wieder zuhause zu sein.

Unser Fazit: Wir sind glücklich, diese Reise gemacht zu haben, wollen sie aber nicht wiederholen. Wir hatten mit viel Zeit eine für uns einmalige Reise an Schwedens Küste entlang und durch den GÖTA KANAL. Es waren anstrengende Momente, aber viel mehr schöne Eindrücke und Erlebnisse.



Es gibt noch viele Ziele, die wir auf dem Plan haben. Wir möchten über die Nordsee in den Westen, an die deutsche Ostseeküste, zum kleinen Belt und vielleicht durch den Limfjord in die Westschären. Für alles werden wir uns wieder Zeit nehmen, genug, um einen Hafenaufenthalt verlängern zu können, weil Windstärke und -richtung nicht passen oder der Ort, Hafen und Atmosphäre es einfach wert sind.

Günni Falkenberg

Motorboot

Kaufen - Trailern - Slippen - Fahren



Tipps vom Steuer  berater

meerblättrig »Verlag

Mit der Beluga die nordfriesischen Inseln entdecken

TEXT UND BILDER VON GILA UND INGO LÜDEKE

Wunsch war es, die nordfriesischen Inseln und Halligen abzufahren, aber die Anfahrt alleine schon (Norddeich - Spiekeroog - Helgoland - Husum) sind über 110 sm. Bei einem Schiff mit einer Reisegeschwindigkeit von 6 kn sind das schon fast 2 Tage Reisezeit (rund um die Uhr). 4 Wochen Urlaub am Stück bekomme ich auch nicht hin. Also eine Alternative zur Wunscherfüllung erarbeitet. Damit haben wir den Wechselurlaub erfunden: 1 Woche Urlaub; 1 Woche arbeiten; 1 Woche Urlaub; 1 Woche arbeiten; 1 Woche Urlaub; 1 Woche arbeiten; 1 Woche Urlaub; jede Woche wieder arbeiten. Plan steht.

Die erste Umplanung beginnt schon eine Woche vorher: Auf dem Wochenendtörn nach Baltrum haben wir das Wetter etwas unterschätzt, „wir bleiben ja unterhalb der Inseln“ so der Trugschluss. Als wir vom (großen?) Inselrund-

gang zurückkommen ist im Hafen fast kein Gastlieger mehr. Schnell intensiver die Daten gecheckt: Oh schreck, für nächsten Tag sind Wind 6 in Böen 8 vorausgesagt. Jetzt noch starten ist aufgrund der Tide nicht möglich. Wir hätten das Wattenhoch unterhalb von Norderney nicht mehr passieren können. Am nächsten Tag war es dann wirklich zu viel Wind und wir haben entschieden die Beluga auf Baltrum liegen zu lassen und mit der Fähre





nach Neßmersiel ans Festland überzusetzen. Dort hat uns dann Matthias, ein Clubkamerad aus Norden, abgeholt und zu unserem Auto in Norddeich gebracht. Am darauffolgenden Freitag haben wir dann unser Auto mit dem Proviant und fast allen Klammotten nach Norddeich gebracht.

Kerstin hat uns zur 18:00 - Fähre nach Neßmersiel gebracht.

Auf Baltrum haben wir dann die Beluga sofort startklar gemacht und sind, weil der Wasserstand noch passte, direkt Richtung Norddeich ausgelaufen. Abgelegt auf Baltrum um 19:30 Uhr, durch ständiges Abkürzen und „Schnibbeln“ (eine Lieblingsbeschäftigung meines Vaters)



haben wir dann schon um 21:20 Uhr im Hafen des YCN festgemacht. Die restliche Ausrüstung und die Tanks haben wir dann am nächsten Tag aufgefüllt. Den Überführungstörn starten wir am Sonntag von Norddeich aus im ersten Step nach Spiekeroog. Hier warten wir



auf unser Wetterfenster, um über Helgoland nach Husum, unserem ersten Arbeitswochenliegeplatz, zu kommen. Der Seewetterbericht, Windfinder und die Isobarenkarte bieten voraussichtlich Dienstag an. Noch ist eine kleine Unsicherheit vorhanden.

Montagabend, nach der leckeren Pizza in der „Pizza-Bar Bahnhof“, wird entschieden noch einen Tag auf der Insel dranzuhängen, um Neptun etwas Zeit zu geben die Nordsee etwas glattzubügeln. Dienstag wurde dann noch für einen Spaziergang genutzt. Parallel zur Pferdeschienenbahn zum Dünenübergang beim „Old Laremie“, dann weiter am Strand zurück bis zum Slurpad an der Strandhalle vorbei in den Ort.



Vorbereitungen für die Überfahrt nach Helgoland: Frischwasser bunkern, Maschinenkontrolle (Öl, Kühlwasser, Dieselfilterschauglas, Seewasserfilter, Bilge, Fernsehantenne abbauen. Gastlandflagge bereitlegen und der Blick in die Seekarte. Nochmal Seewetterbericht, WetterOnline und Windfinder.

Mittwochmorgen klingelt der Wecker um 4:30. Ablegen um 4:45 um noch mit dem letzten Wasser über den Buckel der Prieleinfahrt von Spiekeroog zu kommen. Dann mit noch ablaufendem Wasser durch das Seegat Otzumer Balje auf die offene Nordsee. Das alles bei einem tollen Sonnenaufgang und spiegelglattem Wasser.

Ja am Ende des Seegattes hatte Neptun noch nicht alles glatt bekommen, aber hinter der 5m-Linie war Ententeich mit ganz, ganz leichter Dünung von ca. 0,3 m. Der Autopilot zog schnurgerade auf die T9/Weser2 zu. Die ersten Frachtschiffe sind auf den Reeden zu sehen.



PLÖTZLICH ABER SYSTEMAUSFALL:



Spannungsabfall wird über die Kompassanlage gemeldet! Gila übernimmt das Ruder weil auch der Autopilot den Dienst quittiert hat, ich fange schon an die dementsprechenden Luken zu öffnen um mit einem Messgerät bewaffnet den Fehler zu suchen. Eine 25 Ampere Vorsicherung hatte ausgelöst. Womit kann das zusammenhängen? Die Selbststeueranlage mit der Hydraulikpumpe zieht viel Strom, was war noch eingeschaltet? 3-4 min. die Abwasserpumpe mit nochmal 15A, könnte das Problem gewesen sein, also neue Sicherung rein, ... Mist , genau die fehlt. Jetzt doch die Lösung, die ich keinem empfehle: Nagel eingekürzt auf Sicherungslänge und rein damit.

Ein Glück, die Navigationssysteme laufen wieder. Wird im Auge behalten und auf Helgoland genauer untersucht

Um 7:00 Uhr passieren wir die Tonne „TG9/Weser2“, das Östliche Ende des Großschiffahrtsweges aus Richtung Rotterdam kommend. Dieser Punkt sollte möglichst von der Sportschiffahrt umfahren werden. Ein Kreuzen der Schiffahrtsweges hat ja immer rechtwinkelig zu erfolgen. Noch ca. 3 Stunden bis der rote Felsen erreicht ist.





Ah, Helgoland ist schon deutlich zu erkennen. Es ist 9:00 Uhr, zum Frühstück schaffen wir das nicht mehr.

Zuerst wird die Tankstelle um 9:50 Uhr angelaufen. Dort kostet der Diesel aktuell 1,65 EUR per Liter. Voll ma-

chen, klar. Danach haben wir um 10:30 Uhr im Südhafen im Päckchen festgemacht.

Nochmal zum Systemausfall: Es ist höchst wahrscheinlich dass der Fehler durch den Betrieb der Selbststeueranlage und der Abwasserpumpe gleichzeitig entstanden ist. Beide hängen an dem ausgelösten Stromkreis und in Summe sind das zu viele Am-



peres. Leider ist auf Helgoland keine Ersatzsicherung zu bekommen. Somit wird das Provisorium vorerst weiterbetrieben. Wenn wir in Husum das Boot verlassen wird ja sowieso der Batterie Hauptschalter ausgeschaltet, dann kann nichts mehr gefährlich werden.



Ein paar Bilder noch vom ersten kleine Rundgang, hauptsächlich für die Tischreservierung beim Italiener:



Am Abend kam noch ein Kreuzfahrer „MS Maud“ der Hurtigruten - Reederei auf Stipvisite zum Ankern vorbei. Der lief aber in der Nacht noch weiter Richtung Nordostseekanal.

Am nächsten Tag dann den großen Rundgang noch vor dem Touristenandrang (wir sind zum Glück ja nur Urlauber und keine Touris). Schön der Aufstieg an der Südrampe bis zum Oberland am Radarturm (keuch...)



Dann weiter auf dem Klippenweg Richtung Norden am Leuchtturm mit der bekannten Kennung: Funkel alle 5 sek. Mit einer Tragweite von 28 sm und einer Leuchtfeuerhöhe von 82 m über NN. Die rote Felsenkante wurde natürlich bis in die kleinsten Nischen mit den Augen abgesehen, ob es etwas Neues zu entdecken gibt. Es ist ja zur Zeit „Lummensprung“, leider erst in den Abendstunden, können wir uns ja noch überlegen. Die „Lange Anna“ steht auch noch.



Letzter Abend auf Helgoland.

Beim zurück gehen sehen wir noch wie ein Boot an der Beluga festmacht. Als wir am Liegeplatz ankommen wird gerade der kupferne Festmacher (Landstrom) ausgelegt. Da wir morgen früh um 5:00 Uhr ablegen wollen, bieten wir an, die Liegeplätze noch zu wechseln. Gesagt, getan, nun liegen wir außen. Nochmal alle Systeme gecheckt und dann den Puls runtergefahren.



Um 4:30 Uhr klingelt der Wecker; Kaffeewasser aufsetzen, frisch machen, Klammotten anziehen, alle Scheiben vom Morgentau (?) befreien, die restlichen Sachen sicher verstauen. Kaffee ist fertig, der Motor ist bereits gestartet. Fest-

macher, bis auf die Vorleine gelöst und eingezogen. Wir versuchen ohne das laute Bugstrahlruder unsere kleine Päckchengasse (vorn und achtern jeweils 1,5m Platz und im vorderen und hinterm Päckchen noch jeweils 2 Boote mehr) zu verlassen. Hat geklappt und wir tuckern langsam aus dem Hafen. Die Leinen und Fender noch aufschießen und verstauen.

Da geht die Sonne auf. Stimmt, und genau da fahren wir hin:



Da liegt die „Nordic“, unser Hochsee – Notfallschlepper. Der Navigator hat die geplante Fahrzeit auf 7 - 8 Stunden veranschlagt. Es liegen 52 Seemeilen vor uns und der Wetterbericht lautete: Wind aus Südost mit Stärke 2 später zunehmend 3, See 0,3 m. Und genauso haben wir das vorgefunden, noch glatter als bei der Überfahrt vor 2 Tagen. Nach ca. 1Std. kommt die Untiefentonnen „Steingrund O“ in Sicht.

Wir passieren die Tonne um 6:30 und haben bis hier 9,7 Seemeilen zurückgelegt. Der nächste Punkt ist die Ansteuerungstonne „Hever“, aber das sind noch ca. 11 nautische Meilen, also noch bummelige 2 Stunden. Zwischen den bei-



den Tonnen sieht man nichts als Wasser und Himmel soweit das Auge reicht. Und wir hatten sehr, sehr gute Sicht. Auf der Hinfahrt war Helgoland schon zu erahnen und Wangerooge noch nicht außer Sichtweite. Ist schon irre, wie weit man von allem weg sein kann. Um 8:30 Uhr wird die Ansteuerung „HEVER“ passiert.

Parallel zur Mittelhever verlaufen die Fahrwasser Süderhever und nördlich die Altehever. Wir laufen bei fast Ebbe hier ein, es ist aber trotzdem nichts als Wasser zu erkennen. Jetzt, warum auch immer, wird davon abgeraten, einen Wechsel der Fahrwasser vorzunehmen. Beim Blick in die Seekarte wird deutlich, dass hier nur Tiefen von unter 1 Meter oder nur 30 cm mög-

lich sind. Aufgrund der ruhigen See und des fast stehenden Wassers ist auch an der Wasseroberfläche nichts, wie sonst gewohnt, zu sehen.

Bild Gila am Steuer

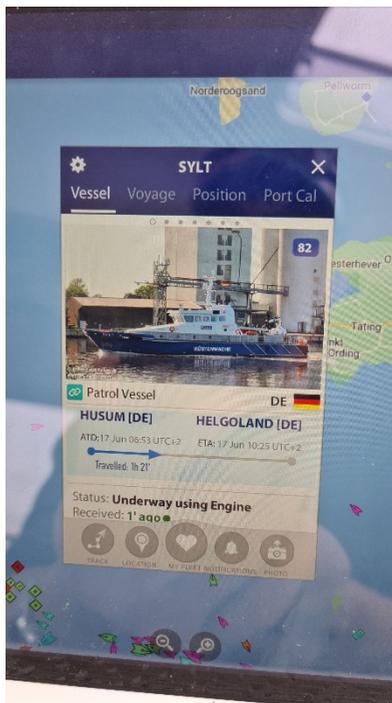
Wir laufen die „Mittelhever“ landeinwärts weiter mit 6 Knoten durchs Wasser.



Auf „MarineTraffic.com“ habe ich gesehen, das der Polizeikreuzer die Hever seewärts mit 18Knoten befährt. Ob der uns schon auf dem Radar hat? Zu sehen ist noch nichts.

10:20 Uhr. Wir passieren den bekannten Leuchtturm „Westerheversand und die Bake Süderoogsand. Jetzt könnte man sagen wir sind im Gatt zwischen den Inseln, aber bei den riesigen Entfernungen sind wir immer noch auf „offener See“.

Um 13:00 Uhr laufen wir durch das Sperrwerk Husum und um 13:15 wollen wir gerade festmachen, da kommt auch schon ein bewaffneter Mann in schwarzer Uniform und Funkgerät die Gangways herunter. *Der ZOLL*: „Puls und Adrenalin hochfahren, kampfbereit machen“; Ich habe sie zwar beim Einlaufen im Augenwinkel irgendwo an der Kaimauer mit ihrem gut getarnten grün-weißem Auto mit den zwei dezenten blauen Leuchten auf dem Dach wahrgenommen, aber mit einem so schnellen Überraschungsangriff habe ich nicht gerechnet. *„Wo kommen sie gerade her?“* „Von Helgoland.“ *„Haben sie Waren anzumelden?“* „Ein Stück Käse und 2 Stangen Zigarretten für Marc.“ *„Haben sie auf Helgoland getankt, haben sie auch Kanister aufgefüllt?“* „Wir haben 75 Liter Diesel gebunkert und keine Kanister befüllt!“ *„Haben Sie die Quittungen noch? Kann ich die einmal sehen?“* „Ja gerne, bitteschön!“ *„Danke, das ist in Ordnung, hier Ihre Quittungen und einen angenehmen Tag noch.“* „Danke, Ihnen ebenfalls.“ Puls und Adrenalin wieder senken, boah, nochmal Schwein gehabt. Es stehen doch noch 80 Liter Diesel von zu Hause in der Achterkajüte, da wäre ich ganz schön in Erklärungsnot gekommen. Der Takelmeister (bei uns Stegwart) des HSRV (Husumer Segler-Verein) ist inzwischen auch eingetroffen und möchte uns gerne, aufgrund einer Veranstaltung am morgigen Tag, auf einen anderen Liegeplatz legen. Also nochmal umlegen. Dann war Landgang angesagt. Durch die Innenstadt von Husum und nach einer Gastlandflage gesucht.



Irgendwie kam mir das nicht wie Fesland vor Alles schwankt hier ein bisschen. Das Gefühl hatte ich auch schon auf Helgoland, aber das ist ja auch eine Insel



Im Stadthafen haben wir einem Traditionssegler beim Wende- und Anlegmanöver zugehört.

Die nordfriesische Nationale haben wir auch bekommen. An der Osteria, an den Außenti-

schen gab es noch lecker Pizza und Salat. Die Flagge ist gehisst und der Abend rückt näher. Wir fallen hier trocken und warten mal ab wie wir zu liegen kommen.



Letzter Samstag der ersten Woche.

Heute Morgen fallen wir wieder trocken, hoch trocken, wie auf den Bildern zu sehen ist.



Heute Vormittag auf dem Markt in Husum noch Kleinigkeiten eingekauft und ein Eis gegessen. Die Innenstadt mit dem alten Hafenteil macht echt was her. Alte, sanierte Gebäude im Stil der Hanse mit moderne Läden und Gastronomie.

Morgen werden wir von Imke hier abgeholt, dann ist die erste Woche rum.



ES FOLGT DER ZWEITE TEIL:

Die Beluga liegt in Husum im Jachthafen des Seglervereins und wartet auf uns. Wir haben uns entschieden erst am Samstagmorgen zu fahren, um den Staus rund um Hamburg aus dem Weg zu gehen. Also Wecken der Crew um 4:00 Uhr, die Vögel zwitscherten schon, wir stehen also nach den Vögeln auf. Das Auto ist schon zum Teil vorgepackt. Jetzt schnell waschen und anziehen, Kaffee und Schnittchen vorbereiten, den Rest eingepackt und los geht es verspätet um 5:15 Uhr. Völlig entspannte Fahrt mit 100 km/h, Autopilot an und Füße hoch. Ach nee, das kommt erst später. Querung der Elbe um 6:40 Uhr, Querung des Nordostseekanals um 7:55 Uhr, Ankunft Husum 8:40 Uhr. Bei der Ankunft sehen wir noch das Vereinsmitglied Frank Petersen. Bei einem Gespräch stellt sich heraus, dass er Fischer ist und auch schon vor Jahren in der Osterems Muscheln gefischt hat. Von Ihm kamen noch ein paar Tipps zu den Wattenfahrwassern und die besten Tidezeiten. Nun aber hurtig, den Diesel gebunkert, die Klamotten und den Proviant verstaut. Frischwasser aufgefüllt und den Volvo angeworfen. Ablegen um 10:00 Uhr. Vorsichtig bei halber Tide aus dem Hafen bugsiert, es ist an einer Stelle sehr eng (geschätzte 6



Kaimauer und abwarten. Um 11:00 Uhr kommt der Frachter endlich durch das Sperrwerk, vorher war von ihm aufgrund des Deiches und Sperrwerks nichts zu sehen.

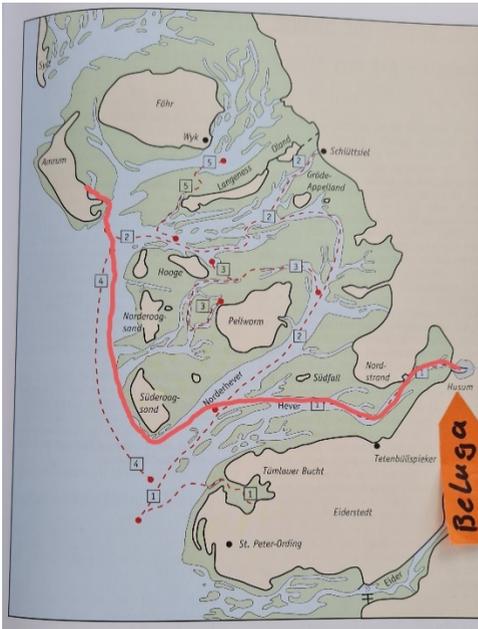
Jetzt wieder Fahrt aufnehmen und mit maximal 3Knoten durch das Sperrwerk und dann auf Reisegeschwindigkeit 6 Knoten (ca. 11 Km/h).

Kurz zur heutigen Reiseroute: Wir wollen aufgrund des tollen Wetters (Wind 1-2, Seegang 0,2m, sehr gute Sicht) zuerst die weiteste Strecke, und das auch noch seeseitig, zurücklegen. Das sind knapp 50 sm und ca. 8 Stunden Fahrt. Weil es aber sehr ruhig und die Sicht wirklich toll ist, werden wir auf der Seeseite sehr nah an die (bei schlechtem Wetter) gefährlichen Sände herangehen, und ich habe mir vorgenommen, die Zweimeterlinie als Richtschnur

Meter breit). Hier ist es bei fast jedem Wasserstand wichtig, nahe an die Dalben der Liegeplätze heranzufahren und hinter dem Dalben mit dem gelben X zu bleiben. Man sieht die Gefahrenstelle nur bei Ebbe.

Nun ja, weiter Richtung Sperrwerk, kurz den Sperrwerksmeister angefunkt und die Beluga angemeldet. Leider keine Freigabe: Die „Ilka“, ein 4,10m tiefgehendes Frachtschiff, ist in der Husumer Aue, uns entgegen zum Sperrwerk, einlaufend unterwegs. Also an die





zu nehmen. In der Hever haben wir uns fast ausschließlich an das Fahrwasser gehalten, um nach 11:35 (HW) den ablaufenden Strom mit auszunutzen. Auf den Wattenhochs ist fast keine Strömung, dafür in den Außenkurven der Fahrwasser umso mehr. Wir versuchen überall Zeit einzusparen, obwohl wir davon genug haben und uns auch keiner drängt. Vor Süderoogsand überfahren wir die 2m-Linie sogar im Bereich von 0,3m laut Karte, haben aber ja noch genug Wasser nach Tidenkurve. Wenn der Rest auch so gut läuft haben wir etwa die Hälfte geschafft. Wir kommen im

Schmaltief auch erst bei Tonne ST6 direkt ins Fahrwasser.

Der Smutje bereitet uns eine kleine Zwischenmahlzeit vor, um danach wieder die unermessliche Weite des Meeres zu genießen.



Um 17:00 werfen wir vor dem Amrumer Yachthafen bei fast Niedrigwasser (NW 18:14) den Anker auf 2,5 Meter. Der Chiefigenieur fühlte sich verpflichtet den Rumpf auf Schäden zu kontrollieren und mal wieder gründlich mit der Bürste zu reinigen



(Ich glaube der hat nen Vogel. Pssst...)

Um 20:00 ist schon wieder gut 1m Wasser aufgelaufen und wir holen den Anker ein und machen im Hafen im Päckchen als 2. Schiff fest. Der Bootsnachbar bat uns nur, dass wir grundsätzlich die Schuhe bei ihm an Deck ausziehen sollten.

Ich glaube, das „Seeluftkoma“ wird uns heute Abend sehr früh niederstrecken. War ja auch ein langer Tag von 4:00 Uhr an, aber sehr schön und entspannend.

2. Tag:

Ja, war so, die ganze Nacht der völligen Entspannung gewidmet. Am Morgen dann als erstes den Herd angeworfen und heißes Wasser für den Kaffee machen und die mitgebrachten Brötchen



in unserer neuen Bratpfanne aufbacken. Alles läuft perfekt parallel mit der Morgenhygiene. Kaffeekanne mit Filter und Kaffee vorbereiten,Brötchen einmal wenden,Kaffee aufbrühen

sobald das Wasser kocht (dauert etwas, wir haben ja einen Dieselherd)..... und zwischendurch den Waschlappen schwingen. Zum Glück sind die Wege zwischen Bad und Kombüse hier nicht weiter als einen Meter. Einer deckt zwischenzeitlich den Tisch im Hochparterre (Plicht). Luken öffnen, dass der Wasserdampf und der Nachtmief abziehen kann, Persenning auf der Leeseite öffnen, die fertigen Brötchen mit langem Arm außerbords aufschneiden, damit nichts reinkrümelt und die Fische auch etwas davon haben. Kühlschrank auf, Aufschnitt raus. FRÜÜÜÜHSTÜCK!!!!!! Lecker, wie gehabt bei Ingo erste Mohnhälfte mit brauner Marmelade und es geht nichts über Filterkaffee. Nach dem Abräumen des Frühstücks alles für die Erkundung der Insel (soweit



die Füße tragen) vorbereitet. Beim Hafenermeister (der auch gleichzeitig Restaurantbetreiber des „Seeführerhus“ ist) schnell noch die Beluga mit 2 Personen angemeldet. Dann weiter Richtung „Nebel“, so heißt der Ort in der Mitte der Insel.

Am Tonnenhof vorbei auf dem Deich entlang an den alten Fähranlegern vorbei.

Interessante Häuser, alt und ungepflegt oder gepflegt, bei einigen war gerade erst der Frisör, um das Top wieder zu richten (oder heißt der „Reet-Dachdecker“ ?). Tolle alte Straßenzüge, die zum Bummeln und Gucken einladen.





Die Texte geben häufig Auskunft über Geburts- und Todesdatum, Heirat, Eheleben sowie Kinderzahl. Manche enthalten ausführliche Lebensläufe, von denen einige so lang sind, dass auch die Rückseite des Steins gebraucht wurde.

Bei vielen Gräbern kann man mit einem QR-Code sich die Texte in deutlicher Schrift an-



zeigen lassen oder zum Teil sogar vorlesen lassen. Die Grabsteine wurden 2009 restauriert und neu aufgestellt. Genug Geschichte, nun zu heutigen Problemlösungen. In Süddorf hat man der Jugendfeuerwehr ein eigenes Gerätehaus, mit kleinem Feuerwehrauto, direkt neben das große Spritzenhaus gebaut.



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



Das nenne ich mal Einsatz für die Jugend. Wer sich da nicht angesprochen fühlt. Ingo passte da übrigens nicht rein.

Weiter geht der Marsch Richtung Leuchtturm. Für eine Besichtigung waren wir leider zu

spät dran, darum ging's es weiter am FKK-Zeltplatz vorbei direkt zu den Dünen.

Die Amrumer haben hier eine pfiffige Lösung für den Aufstieg gefunden, sie legen eine Art Strickleiter aus, die sie oben auf der Düne an einem Pfahl befestigen. Ich finde es eine bessere Variante als die immer wieder zugewehrten Holzlaufstege.

Aus den Dünenbergen hinaus auf die Weite des Strandes, erinnert uns ein wenig an Outdorp (Zeeland NL) dort gab es auch einen breiten Strand (und Haifischzähne).

Hier gibt es keinen besseren oder schlechteren Weg zurück zu den Dünen, man muss den Sand einfach queren und hoffen, dass die Orientierungsstange wirklich zu einem Übergang durch die Dünen



führt. Der Bereich ist hier ca. 1,5 km breit. Vom Wasser ist das sehr, sehr schlecht zu sehen. Aber der erfahrene Nautiker hat ja ein Fernglas dabei.

Hinter den Vordünen befinden sich ausgedehnte Wasserflächen mit viel Grün und Waldflächen. Auf den Stegen, die hier gebaut wurden, kann man sich sicher bewegen. Damit man sich nicht auf dem Holzweg fühlen muss, ist alles reichlich ausgeschildert und mit schönen Verweilplätzen ausgestattet. Dieser Weg führte uns dann auch direkt zurück zum Seezeichenhafen. Heute war das genug Anstrengung für 2 „Silverager“.



Bei Niedrigwasser kann man dann auch sehen, wie hochtrocken die Boote an der Feststeganlage fallen und wie unpraktisch die Aufstiege vom Boot zum Steg sind.

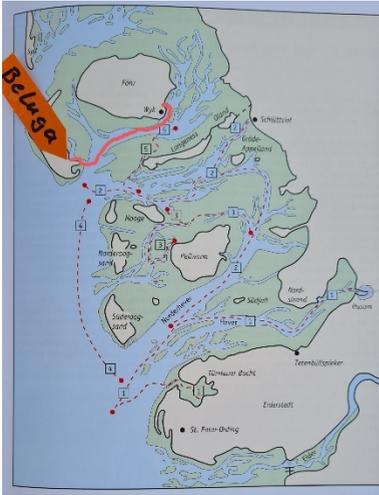


3. Tag:

Immer noch Amrum. Da heute nicht so viel Sonne angesagt ist, haben wir nur einen kleinen Gang nach Wittdün geplant. Gila ist vorm Frühstück schon zum Brötchen holen beim Supermarkt gewesen. Unser



Gang mit „Mütz und Jack“ endete nach Mittag auch im leichten Regen und im Cafe. Den Rest des Tages haben wir dann mit Lesen und Entspannen verbracht.



4. Tag:

Planung für heute: Überfahrt nach Föhr und im Wyker Yachthafen festmachen. Entfernung ca. 9,5 Sm, Fahrtzeit ca. 1,5 Std.

Ablegen um 10:30; sehr ruhige Überfahrt mit guter Sicht. Die Halligen waren sehr gut zu erkennen und natürlich auch Föhr. Hier ist reger Fährverkehr mit konventionellen als auch schnell laufenden Fähren wie die „Adler Express“ und auch Katamaranfären. Der „Adler Express“ sieht man von der Bauform nicht an, dass sie bis zu

33 Knoten erreichen kann. Es ist ein Einrumpfschiff, dessen Jetantriebe zusammen 3426 PS haben.

Durch das Ausnutzen des auflaufenden Wassers, was uns zeitweise mit 8,5 Knoten über

Grund geschoben hat (6,0 Knoten durchs Wasser), haben wir pünktlich den Hafen von Wyk erreicht. Das Erste, was uns beim Einlaufen aufgefallen ist,



hier gibt es mehr LM - Schiffe als ich je gesehen habe. Mindestens 30 habe ich geschätzt (gezählt waren es nachher nur 21). Es ist der Bootstyp den meine Eltern bis zuletzt gefahren haben, eine LM 27, die „Santana“. Dirk fährt auch so ein tolles



Schiff.

Beim Festmachen hat uns ein Fed.-Sieler geholfen. Ich habe Ihn nachher gefragt, ob er noch meine Eltern kannte: „Na klar, den Lokführer und seine Frau“. Ist schon erstaunlich, wie klein die Welt ist. Der Hafенmeister ist nur von 10:00 - 11:00 Uhr da,wird halt morgen bezahlt.



Jetzt erst einmal Ortsbesichtigung: Von der Größe des Yachthafens lässt sich schon auf einen interessanten Rundgang schließen. Der gesamte Hafenbereich ist schon beachtlich. Neben dem Yachthafen gibt es hier in direkter Nachbarschaft nicht nur den Fährhafen mit 3 oder 4 Anlegebrücken, zum Teil mit Autoverladung, sondern auch einen Bereich für Frachtschiffe und Schüttgutschiffe. Im alten Hafen liegen noch ein paar Traditionsschiffe. Hier gibt es auch eine Tankstelle.



Nach dem Überqueren der Hauptstraße erreicht man die Innenstadt, Fußgängerzone, mit netten Geschäften zum Shoppen oder einfach zum „Leute gucken“ bei einem Kaffee mit Kuchen. Nicht nur Abends sind die Restaurants geöffnet. Die Flaniermeile am Strand hat einen Pavilion für Auftritte und jede Menge schöner Sitzmöglichkeiten.

In Mitten der Meile führt ein langer Steg ins Meer hinaus, ähnlich den Landungsbrücken an der Ostsee. Da jetzt schon Hochwasser ist und nur 20 cm Platz ist, glaube ich, dass bei mehr Wind der Zugang nur noch in Badehose sinnvoll ist.

Nach dem Ausflug per Pedes ein erfrischendes Bad im Hafen, direkt von der Badeplattform aus. Das Wasser hat hier 22 Grad, war richtig angenehm. Schnell wieder hinten am Schiff, das Salzwasser abgeduscht und wieder etwas Trockenes angezogen. Danach



sind wir wieder in die „Stadt“ gegangen und haben uns an den vorher reservierten Tisch beim Griechen „Zorbas“ gesetzt und lecker zu Abend gespeist. Ja, okay, wir nutzen die Zeit auch um nach Leuten zu gucken und zu lästern oder auch amüsieren. Am Nachbartisch das Ehepaar mit den 4 kleinen Kindern, evtl. Zwillinge dabei? Den Rest kennt Ihr aus eigener Erfahrung ja selber. War ein netter Abend, auf dem Rückweg noch schnell bei REWE ein paar Brötchen rausgeholt. Zum Abschluss an Bord noch ein Glas Wein und dann ab in die Falle.

5. Tag:

Nächsten Morgen, nach dem Frühstück, beim Hafenmeister unsere Liegegebühr von 18,00€ entrichtet. Wir werden heute noch Richtung Hallig Hooge ablegen, um dort, trotz des gemeldeten Regentages am Freitag, genügend Zeit zu haben, die Hallig ausgiebig zu erkunden. Tschuß Föhr, bis zum nächsten mal.



Wir legen um 13:00 Uhr ab. Es sind ca. 9,5 Seemeilen, wenn wir über das Nordmarscher Fahrwasser direkt an der Westspitze von Langeness vorbeifahren. Dadurch brauchen wir nicht den ganzen Schweinsrücken (Wattenhoch westlich von

Langeness) zu umfahren. Kürzester Weg also, bei annähernd Hochwasser kein Problem. Hier und da noch die ein oder andere Kurve im Fahrwasser weggeschnibbelt und um 14:30 fest auf Hooge.



Auf dem Weg nach Hooge erkennt man ganz schwach die aufgereihten Warften der Hallig Langeness im Hintergrund.

Beim passieren der Westspitze von Langeness: Das Leuchtfeuer Nordmarsch. Es dient als Orientierungsfeuer in der Süderau.



Die Durchfahrt durch das ca. 5m breite Deichschart stellte bei dem Wasserstand kein Problem dar. Bei halber Tide ist dort schon mit starker Strömung zu rechnen. Da hier mit ca.



2,5m Tidenhub zu rechnen ist, und Festmacherpfähle direkt vor der Spundwand stehen, müssen wir mit Langleine festmachen und die Fender querhängen. Ein Fenderbrett habe ich noch nie benötigt und deshalb ist auch keines an Bord. Steht jetzt aber mit auf der ToDoListe. Wir

wollen heute Nachmittag erste Eindrücke der Hallig sammeln, einschließlich der touristischen Informationen von einem Infostand abholen. Wenn man so in die Runde guckt, überlegt man ob man sich nicht ein Fahrrad ausleiht. Nee, die Warften haben hier im Schnitt 500m Abstand voneinander, selbst Landsende im Osten ist nur 2,2 km vom Hafen entfernt. Kein Fahrrad !!! Alles per Pedes.



So nun los, an der Kirchwarft vorbei, am Fuße der Backenswarft zum Fähranleger. Was hier auffällt, ist dass hier nicht nur 3 Pferdefuhrwerke für die Touris gibt, sondern auch noch sehr viele Autos. Tagsüber fahren aber fast keine. Am Fähranleger sind 3 Anlandemöglichkeiten und ein kleines Empfangsgebäude, sonst nichts. Es gibt Verbindungen nach Amrum, Föhr, Sylt, Langeness, Schlüttsiel, Nordstrand. Hier werden regelmäßig tagsüber Tagestouristen hergebracht und wieder abgeholt. Ganze Busladungen in die Pferdekutschen gesetzt und an den Warften für Rundgänge wieder freigelassen. Aufenthalt zwischen 2 und 4 Stunden auf der Hallig.

Wir gehen weiter zur Badestelle am alten Fähranleger, einige Gäste baden hier. Für heute die weiteste Entfernung (immerhin 1km), soll reichen. Zurück zur Beluga. Dort treffe ich auf ein bekanntes Gesicht.

Er kommt mit dem Trecker angerauscht, gesehen haben wir ihn schon bei der Siegerehrung der Heverregatta des HSrV am 18.6.22 (Sagt man zu einem Halligbewohner Insulaner? Auf keinen Fall: Das sind „Halliglüü). Es war ein nettes Gespräch mit Leif Boyens auch über Ostfriesland.



Der Hafen bei Hochwasser



Der Hafen bei Niedrigwasser



Völlig furchtlos erklimmt der Staff-Käpten die Höhenunterschiede direkt an der Kaimauer.

6. Tag:

Dann kann es ja losgehen.

1.Ziel: Einen kleinen Überblick auf der Hanswarft verschaffen und danach bis zur Ostküste zum Landsende laufen und nach Pellworm rüberschauen. Gesagt, getan.... und jetzt? Waren ja nur 2,2 km, also zurück,auf die Ockenswarft einen kurzen Blick geworfen und weiter wieder zur Hanswarft.



Dies ist wohl die Hauptwarft, mit einem EDEKA „Wir lieben Lebensmittel“, einer Nationalparkstation mit Ausstellungen, 2 Nippesläden, 2 Kino's (hier werden Kurzfilme über die Hallig gezeigt und erklärt wie hier „Landunter“ erlebt wird). Kaffee, Kuchen, Bier oder Kleinigkeiten zum Essen findet man auch.





Wir haben uns für Apfelkuchen mit Tee und Kaffee entschieden. Danach noch die Nippesläden durchwühlt, irgendwas findet man ja immer. Auf dem Rückweg kommen uns noch die (2)PS-starken Kutschen entgegen. Eine Warft geht noch, oder?Na gut, die Kirchwarft liegt auf dem Weg, die nehmen wir noch mit. Man beachte den Fußbereich unter den Bänken,

hier liegt eine Muschelschicht, damit bei „Landunter“ das Wasser auch hier schnell versickern kann. Übrigens, wenn man hier zu nahe an die Weiden herangeht, wird man von Austernfischern angegriffen. Die verteidigen ihre Nester sehr aggressiv durch Geschrei, Sturzflüge wie Stukas oder direkt in

Augenhöhe auf einen zu. Wenn Ihre Bomben treffen, bist du schnell der Angeschissene!!!

Beim Zurückkommen zur Beluga ist wieder Hochwasser. Jetzt kann man gut an die Stellen herankommen, die gestern Nacht und heute Morgen bei Niedrigwasser vom Schaum angegriffen wurden. Aus einem Wehr fließt ständig Wasser aus dem Halligland, und je schneller es strömt, umso mehr Schaum bildet sich. Dieser Schaum hat sich bei der Wind-



situation zwischen der Beluga und der Kaimauer gesammelt, aufgetürmt und vom Wind in Flocken verteilt.



Also waschen mit Schlauch und Bürste. Das Zeug lag bis oben auf der Persenning und war gut angetrocknet. Alles sauber bekommen,abends mit einem tollen Sonnenuntergang belohnt.

7. Tag:

Regen und Wind 4-5 bft in Böen 6 bft waren angekündigt. Regen wenig, Wind geht so. Also passend anziehen und den Westen der Hallig inspizieren. Direkt vom Hafen am Sommerdeich Richtung Westerwarft.



Der Rückweg führte an der nicht mehr bebauten Pohnswarft, der Ipkenswarft, der Volkertswarft, der Lorenzwarft und der Ockellütswarft vorbei. Was hier auffällig ist, sind die guten Wege, keine Flickstellen, keine Schotterstrecken.

Nachmittags haben wir uns noch vorgenommen, einen der Filme in den Vorführräumen anzusehen. Im kleinen Lädchen mit den vielen gefundenen Schuhen neben dem Eingang konnten wir dann sogar mit nur 2 Personen (die Hallig war ja schon wieder fast leer) uns in der kleinen Vorführstube einen von Halligbewohnern gedrehten Beitrag über „Landunter“ aus Sicht der Einheimischen ansehen. Respekt!!!! Nicht nur die Überschwemmungen, sondern auch wie es dargestellt wurde. Auch hier haben wir Leif Boyens gesehen, wobei seine Frau Swantje den Film gedreht und kommentiert hat.



Den Abend haben wir dann im Friesen Pesel (hätte auch Fliesen Pesel heißen können) und einem leckeren Schweinenackensteak, Salat und Ofenkartoffeln ausklingen lassen. Vorweg gab es einen Pharisäer für jeden.

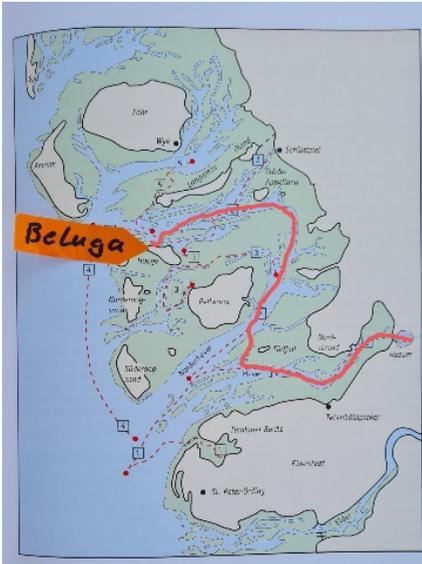


Zurück an Bord erstmal ein paar Notizen für diesen Bericht und den Umschlag für die Hafengebühren fertiggemacht und in das aufgeständerte Bootshaus gebracht. Gila geht es nicht gut und sie geht früh schlafen.

8. Tag:

5:00 Uhr morgens, der Wecker klingelt, aufstehen und fertigmachen für den letzten Törn dieser Woche. Hochwasser auf Hooge um 4:14; Husum NW 10:42 HW 16:53.

Der Plan:



Um über das Wattenfahrwasser Rummelloch (von Hooge nach Pellworm)) zu fahren, hätten wir vor HW losfahren müssen, das war uns aber zu früh. Wir haben uns für den nur ca. 1 Sm weiteren Weg, an Hallig Gröde, Hamburger Hallig und Nordstrandischmoor vorbei entschieden. Hier bleibt bei Normaltide immer genug Wasser stehen.

Der Wetterbericht ist heute nicht so perfekt wie bei den vorigen Fahrten: Wind SW4-5 in Böen 6 überwiegend trocken, teilweise bewölkt. Noch ist es ziemlich ruhig, nur der SW - Wind später in der Norderhever, den bekommen wir genau von vorne. das heißt aber auch „Wind gegen Wasser“.

Dann gehen wir irgendwo in einen Seitenarm und warten das Kippen der Tide ab.

Ausfahrt Hooger Schleuse: Mit etwas mehr Schub durch das Tor, der Strom hat schon eingesetzt. Dann nach Osten abbiegen und die unteren kleinen Priele nutzen um möglichst wenig Strom gegenan zu haben. Der Wechsel rüber in die Süderau zwischen den Tonnen Ho11 und SA21 erweist sich, wie man der Karten entnehmen kann, als sehr schmal, Echolot immer im Augenwinkel haben.

Weiter der Süderau folgend zwischen Gröde und Hamburger Hallig wechselt die Tonnenrichtung und das Fahrwasser heißt jetzt Norderhever. Bis hier hatten wir grüne Tonnen an der Steuerbordseite und jetzt sind die roten Tonnen an steuerbord zu lassen. Gila geht es noch nicht wieder wirklich gut. Ab dem Seitenarm „Butterloch“ wird die Norderhever auch wieder tiefer (15m) und langsam ungemütlich. Die See ist kurz und hackig. Wir fahren aber vorerst weiter bis in Höhe Pellworm, gegenüber dem Fährleger geht der „Fuhle

Schlot“ ab, indem wir uns um 9:00 Uhr hinter die Tonnenlinie auf 2m Wasser zum Anker und Abwarten legen. Erstmal einen Corona-Test machen, der ist zum Glück bei uns beiden negativ. Wasser aufsetzen für eine Tasse Brühe. Vielleicht hilft das gegen Gila's Unwohlsein.



Der erste Fährrkapitän hat beim Passieren freundlich begrüßt, doch dann kam die „Adler Express“, der Schnellbus der nordfriesischen Inseln und Halligen, mit bestimmt 20 Knoten angerauscht, jetzt schnell den Anker

hoch und mit Maschinenkraft den Bug Richtung verdammt großer Heckwelle gedreht. Die ist bestimmt so groß wie vom Seenotrettungskreuzer in voller Fahrt. Wenn man die quer bekommt, sind die Staufächer leer.

Alles gut gegangen, Anker wieder runter. Um 11:00 Uhr holen wir den Anker hoch und folgen der Norderhever weiter nach Westen, an Pellworm vorbei und um Südfall herum in die Hever, die uns nach Husum bringt. Jetzt natürlich mitschiebend, was die Fließrichtung angeht. Am Anfang der Hever ist die Welle auch ganz verschwunden, weil wir unter Land- (Watrücken-) abdeckung fahren. Der Seehund, der uns am Samstag verabschiedet hat, hat uns jetzt wieder willkommen geheißen.

Jetzt erstmal wieder für klaren Durchblick sorgen. Das Salz muß erstmal von den wichtigsten Scheiben runter.

17 rote Tonnen noch,dann sind wir wieder in Husum





13:45 Uhr passieren wir dann das Husumer Sperrwerk, es soll nach Auskunft von „Husum Port“ nach uns geschlossen werden. Wie wir später über Funk gehört haben, erst um 17:20 Uhr wieder geöffnet, Glück gehabt. Im Hafen des Husumer

Segler Vereins wieder das übliche Prozedere mit ganz nahe an die Dalben ran und so ganz bis hinten auf unseren vorigen Liegeplatz wieder sauber rückwärts einparken. Wir haben unser Ankommen schon vom Ankerplatz aus beim Takelmeister Jörgen Bruhn angekündigt.

Als erstes alles zu und die Salzkruste abwaschen. Dann wieder alles auf, weil viel zu warm. Als es wieder erträglich ist, wird Treibstoff gebunkert und die ersten Sachen gepackt und ins Auto gebracht. Zum Abendessen, da gehste inne Stadt, was macht dich da satt? Ne Currywurst. Nach ein paar Steggesprächen schnell noch geduscht und Bettfein gemacht. Morgen klingelt der Wecker um 6:00 Uhr, wir möchten möglichst früh an Hamburg vorbei sein.



In der dritten Woche wollen wir das auch mit ausnutzen und die Beluga wahrscheinlich am Ende nach Büsum verlegen. Dort muss noch eine Verbindung nach Heide(Holstein) rausgesucht werden und dann weiter mit dem Zug, auf der Hauptlinie Basel-Westerland(Sylt) nach Husum, um unser Auto abzuholen.

Aber das alles erfahrt ihr im nächsten Beitrag.

* * *

Kommentar

Diesen schönen Reisebericht haben uns Gila und Ingo Lüdeke zur Verfügung gestellt. Der Original-Bericht enthält viel mehr Bilder, die wir aus Platzgründen nicht wiedergeben konnten. Auch für den weiteren Verlauf der Reise war leider nicht genug Platz in dieser Tröte. Wir veröffentlichen daher den kompletten, ungekürzten Bericht mit allen Fotos auf unserer Homepage.

Danke, Gila und Ingo für die Mühe; wir hoffen auf euren Besuch im kommenden Jahr!

Jörgen

STURMFLUT
Film Vorführungen

MUSEUM * KINO * SHOPPING

Hallig Galerie

Andenken
Regionales
Handgemachtes
Kunst
Feinkost
Bernstein
Sturmflut Filme

HALLIG GALERIE

Hanswarf 6
Hallig Hooge

Onlineshop
www.ballig-galerie.de

Tel.: 04849/261
info@ballig-galerie.de

EIN SCHWIERIGER NEUSTART:

Heverregatta 2022

VON JÖRGEN BRUHN.

Üblicherweise treffen sich Mitte Juni Nordfrieslands Segler zur Husumer Heverregatta. Schon „vor Corona“ war die Beteiligung eher gering. Den Organisatoren der Wettfahrt war klar, dass der Neustart dieser Traditionsveranstaltung nach zweijähriger Zwangspause schwierig sein würde. Trotzdem entschied sich der Vorstand des HSRV für die Durchführung der Veranstaltung. Immerhin meldeten sich sechs Boote bei Regattaleiter Jörg Hansen an. Auf der Kapitänsbesprechung wurden zwei Klassen mit unterschiedlichen Segelstrecken gebildet.

Am Sonnabendmorgen um 8 Uhr 30 startete der erste Vorsitzende Heiko Cunze die Regatta.

Das Start- und Zielboot „Heverstrom“ stellte Hallenwart Frank Petersen zur Verfügung.



*Esmeralda (links)
und Tiira.*



*Die Windwanderer. Gefürchtet wegen ihrer
führstämmigen Besatzung.*



Anfangs war das Reff richtig: Die Take 5.

Bei idealem Segelwetter mit etwas böigem Nordwestwind um vier Windstärken gaben die Regattateilnehmer ihr Bestes. Nach etwa vier Stunden hatten alle Boote die Ziellinie passiert.



Die Thalassa aus Wyk.



Die Wilde Hilde.

Am Hafen wartete bereits eine Kaffeetafel auf Segler und Gäste. Abends fand in der geschmückten Bootshalle die Preisverteilung statt. Der Vorsitzende bedankte sich bei den vielen freiwilligen Helfern. Trotz etwas geringer Beteiligung habe sich der Aufwand gelohnt. Anschließend freuten sich Gäste und Regattasegler über Fotos und Videos der Wettfahrt. Ein Grillabend mit „Schuppenfest“ rundete den Abend ab. Am Ende waren sich Organisatoren und Gäste einig: Der Neustart war wichtig und gelungen.

ERGEBNISSE:

Gruppe 1:

- | | | | |
|-----------|-------------|----------------------|------------------|
| 1. Preis: | „Thalassa“ | Lars Südbrock | Wyker Yacht-Club |
| 2. Preis: | „Take 5“ | Dr.Jesko Oestergaard | HSrV |
| 3. Preis: | „Esmeralda“ | Jörg Hansen | HSrV |

Gruppe 2:

- | | | | |
|-----------|----------------|------------------|------|
| 1. Preis: | „Windwanderer“ | Christian Melzer | HSrV |
| 2. Preis: | „Tiira“ | Phillip Gienapp | HSrV |
| 3. Preis: | „Wilde Hilde“ | Michael Storm | HSrV |

Startpreis:

- | | | |
|-----------|-----------------------|------|
| „Take 5“, | Dr.Jesko Oestergaard, | HSrV |
|-----------|-----------------------|------|



Startboot Heverstrom mit Frank und Heiko.

WINDE WEH'N, SCHIFFE GEH'N....

Änderungen im Bootsbestand 2022

VON JÖRGEN BRUHN

Früher hatten wir Angst, dass wir irgendwann aussterben, die Hallen leer und die Stege verwaist sind. In den letzten Jahren erlebten wir zwar eine enorme Fluktuation, die Zahl der Boote blieb aber fast gleich.

Im vergangenen Jahr verließ uns die Oma Hans. Eric verholte sein Boot an die Eider.

Brigitte und Berndt Lippert nahmen Abschied von ihrer Stine. Dem Vernehmen nach war die Chaussee auf der Überführungsfahrt etwas schlecht gepflastert. Davon ließ Berndt sich allerdings nicht entmutigen. Binnen kürzester Zeit stand er mit einer Apollo 32 wieder auf der Matte beziehungsweise in der Halle.



Berndts Apollo 32 kommt an. (Foto:Ekkehard Papke).

Monika und Reinald Seiffert haben den Husumer Hafen mit ihrer Navicula verlassen.

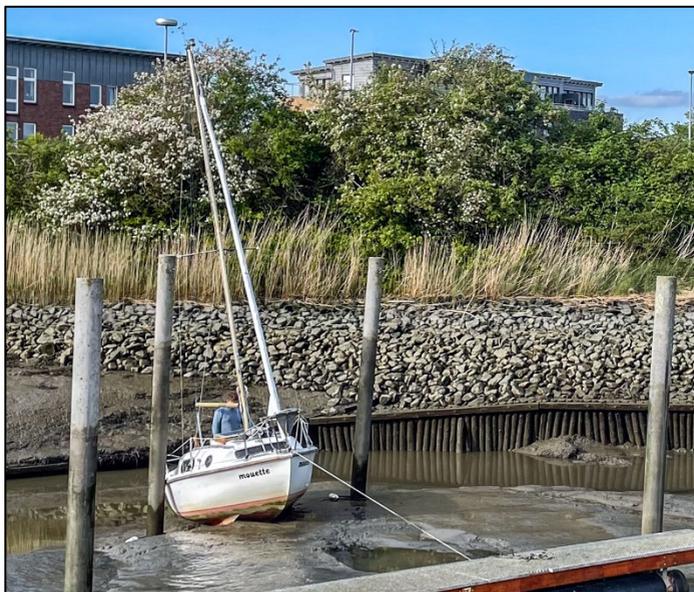
Auch „Reeder“ Janni Mextorf trennte sich von seinem Motorboot, um sich voll und ganz der Eiluun Feer zu widmen.

Hardy Sethe verabschiedete sich von seiner Felix. Beide, Hardy und die Felix, bleiben uns – Gott sei Dank – erhalten.

Ähnlich geht es Christian Nieder. Er gab die regattabewährte Tina ab, und segelt jetzt mit der Balu, einer Bumerang 28.

Volker Zacchi ließ sein Boot auch in das Vereinsregister aufnehmen. Die Poncha, eine sehr wattentaugliche Friendship 22, besucht uns allerdings nur sporadisch, da sie im Sommer in Wyk auf Föhr liegt.

Jörg Dunker trat in den Verein ein und brachte seine Mouette mit. Mit 5,18 m Länge ist die Leisure 17 wohl zur Zeit das kleinste Kajütboot im Verein. Dass manchmal schon kurze Kimmkiele zu tief sind, zeigt das Foto.



Gerade nicht mehr geschafft: Das ist uns allen schon passiert und gehört einfach dazu. (Foto: Uwe Paulsen)

Auch Markus Kramer dürfen wir als neues Mitglied begrüßen. Im Schlepptau hatte er eine robuste Reinke 10M. Beim Absegeln machte sich die Tortuga unter Segeln ganz gut.

Christian Heinisch ist glücklicher Eigner der Zeeleeuw. Nach längerer Suche hat er seine Traum-LM 27 gefunden.

Krabat Rombach ist neuer Besitzer einer Halberg Rassy 31, die auf den Namen Vim hört. Noch ist sie uns unter dem Namen Tina besser bekannt.

Sven Rexa kam mit seiner duSky. Die schlanke, gut besegelte Kimmkieljolle vom Typ Unas ist etwas Besonderes für unser Revier und eine interessante Konstruktion.

Günni Falkenberg liegt mit seiner Neptun, einer Hardy 25 mit Innenborder, ebenfalls fest in Husum.

Herzlich willkommen ist auch Stefan Lorenz als neues Mitglied. Familie Lorenz hat die Felix, übernommen und dieses Jahr schon einige kleine „Kennlern“-Touren unter Motor absolviert. Die Fete zur Indienststellung war sagenhaft!

Last but not least at all zeigen wir die Ankunft eines weiteren Jugendbootes an. Uwe Hansen aus Oldenswort hat uns einen Zugvogel, die Allora, gestiftet. Damit verfügt der HSrV über drei dieser wattentauglichen, bewährten Schwertjollen.



*Die Felix hat nach anfänglicher Schlagseite ihr Bett gefunden.
(Fotos: Jörgen Bruhn).*

EINE ALTE TRADITION LEBT WIEDER AUF:
Muschelessen am 18. November 2022



Uwe Paulsens Collage gibt die Stimmung genau wieder.

Auch weniger wichtige Themen kann man lange diskutieren.

Das Zwei-Parteien-System im Segler-Verein

VON JÖRGEN BRUHN.

Veranstaltungen des Vereins sind schon seit vielen Jahren ein mühseliges Geschäft. Trotz guter Vorbereitung und Werbung bleibt der große Run auf die Festivitäten häufig aus. Das ist der Zeitgeist, da hilft kein Ärgern, da muss man eben auch mit wenig Resonanz zufrieden sein.

Früher war die Teilnahme an den festen Vereinstermeninen wie An-, Absegeln, Regatta oder Lampionfahrt eigentlich schon Pflicht.



Foto: Archiv HSrV

Dies ist ein Ansegeln in den 20er oder 30er Jahren, wohin es ging, erkennt man am Dampfer; es ist die Verbindung nach Morsum-Hafen bevor der Damm befahrbar war.

Damit auch kleine Boote mitkommen konnten, kamen als Zielhafen nur Süderhafen oder Tetenbüllspeiker in Frage.

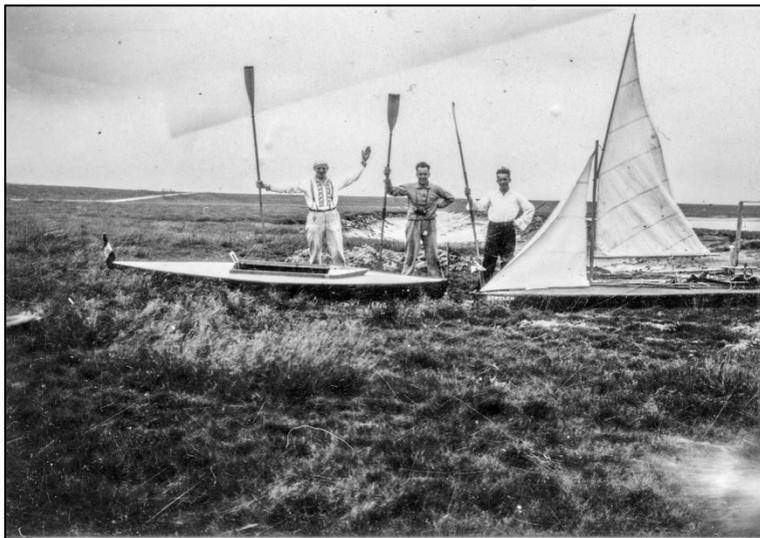


Foto: Slg. Anke Breum/ Archiv HSrV.

Immerhin hatte der Seglerverein bis in die 70er Jahre eine große Paddelabteilung. Hier sind sie in Süderhafen gelandet.



Foto: Archiv HSrV

Adäquate Kleidung war beim Segeln, und erst recht an Land, angesagt, wie hier in Süder- oder Morsumhafen.



Foto: Archiv HSrV

Hier ein frühes Bild der „Zuleika“ von Hans Andresen, genannt Hans Brasch, vermutlich in Tetenbüll.

Als kleines Kind, und das ist schon sehr lange her, bin ich noch einmal zum Ansegeln mitgekommen und wir haben direkt an der Gastwirtschaft im alten Hafen angelegt. Später waren die Tetenbüller Feste ja immer mit einer ausgedehnten Nachtwanderung verbunden.

Ja, wohin sollte es denn dieses Jahr gehen? Das war die große und brisante Frage. Mit der Diskussion, ob Süderhafen oder Tetenbüll der geeignetere Hafen war, konnte man eine ganze Bootseignerversammlung füllen und sich dabei auch noch in die Haare kriegen.

Aber irgendwann war man sich einig und die Feste waren legendär.



Ansegeln 1954 nach Süderhafen. Auf der Terrasse der Hafenhalle von Wilhelm Wegner. (Foto: Slg. Emmilene Michelsen/ Archiv HSrV).

Als Essen hatte sich traditionell Labskaus etabliert. Ich erinnere, dass Käthi, die Wirtin und Seele der Hafenhalle, angeblich kein Labskaus kochen konnte. Daher fuhr Erich Blatt immer kurz vor einem der Feste nach Süderhafen, um beim Kochen zu helfen. Ob das wirklich wahr ist oder ob die kleine Abordnung nach einigen Bieren oder Schnäpsen wieder nach Hause gefahren ist, weiß ich nicht.

Irgendwann fing man aber auch an, das Labskaus in Frage zu stellen. Wortführer für ein anderes Gericht war Heine Michelsen. Heine war jemand, der unheimlich viel für den Verein geleistet hat. Bis ins hohe Alter verstand er es, Arbeitskräfte zu mobilisieren und zu motivieren. Wer ihn kannte, weiß nur zu gut, dass er das Herz auf dem rechten Fleck hatte, aber auch, dass er ungerne von seiner Meinung abwich, um es diplomatisch auszudrücken. Auch nach langer und harter Diskussion konnte man sich nicht einigen und so kam es, wie es kommen musste: Es gab zwei verschiedene Gerichte! Das war die Geburtsstunde der Labskaus- und der Erbsensuppen-Partei im Husumer Segler-Verein.



In der Hafenhalle in Süderhafen, Mitte der 50er Jahre. Von links: Willy Winkler?, Helmut (Eule) Blume, Erich Blatt, NN, stehend Gastwirt und Seehundsjäger Wilhelm Wegner. Vermutlich bespricht der Vorstand hier gerade das kommende Fest. (Foto: Slg. R.Blatt/ Archiv HSRV)

Ich erinnere mich noch ziemlich gut, obwohl ich damals wohl erst 15 oder 16 Jahre alt war, an ein Ansegeln nach Süderhafen. Als Kuttergang waren wir auf dem Weg zu Käthi. Die Brücke vom Deich zur Terrasse der Hafenhalle war, glaube ich, einem Betonlaster zum Opfer gefallen. Auf der Hintour zur Gaststätte hatten wir schon die Besatzung des sogenannten Postschiffes ins Schlepptau genommen. Die Postler hatten einen „Kleinen“ genommen und daher erhebliche Orientierungsschwierigkeiten. Ich kam als erster im Flur der Gastwirtschaft an. Links ging es in die Gaststube, rechts in den sogenannten Saal. Da die Gaststube ziemlich voll aussah, wollte ich nach rechts abbiegen. In der Tür stand Heine Michelsen, für uns Jugendliche eine Respektsperson, und begrüßte mich mit einem freundlichen: „Wat willt* du eten? Artensupp* oder Labskaus?“ (Auf Hochdeutsch etwa: Was wünschen der Herr zu speisen? Erbsensuppe oder Labskaus?). Ich antwortete: „Labskaus, Onkel Heine“. Mit einem netten: „Dann hesst du hier nix verlorn“ bat er mich höflich, in der Gaststube Platz zu nehmen.

**= auf dem Festland sagt man: „Wat wullt du eten? Arfensupp....?“*



Heine Michelsen (achtern im Opti), wie wir ihn kennen. Peter Kruse sorgt für Vorschub und Otto Jebe lacht im Hintergrund. (Foto: Emmilene Michelsen/ Archiv HSrV).

Nach dem Essen war es mit der strikten Trennung natürlich vorbei. Es wurde im Flur getanzt und oft genug wurde die Musikbox abgestellt („Treck mol de Stecker rut“) und Hubert Willms spielte auf dem Akkordeon ein Wunschkonzert. Spaß haben wir also jede Menge gehabt. Die Erbsensuppenpartei war damit wohl Geschichte, die Diskussion um das richtige Essen ging aber munter weiter.

Begegnung mit einer alten Bekannten

Hansa - Jollen auf Besuch in Husum

TEXT UND FOTOS VON JÖRGEN BRUHN

Jeden Sommer besuchen Gastlieger unseren Hafen. In 2022 waren es 25 Boote, die zwischen einer Nacht und mehreren Wochen bei uns blieben. Das Begrüßen der Gäste macht dem Takelmeister immer Spaß; Besuch zu bekommen ist doch schön und die Gäste freuen sich über ein kleines „Willkommen“. Die folgende Begegnung ist dabei schon etwas Besonderes.

Am 14. August nachmittags klingelt mein Handy. Es meldet sich ein freundlicher junger Mann, der zwei Kielschwertboote anmelden möchte. Sie hätten bereits zwei leere Boxen gefunden. Auf meine Standardfrage nach den Abmessungen kam als Antwort: 5,85 m Länge und 50 cm Tiefgang. Das hörte sich zumindest ungewöhnlich an und ich fuhr schnell zum Hafen. Da sah ich sie dann: Zwei leibhaftige Hansa-Jollen.



Dirk Dau, wie wir ihn kennen, an Bord der heutigen Flyt im Wyker Hafen. (Foto: Hartmut Dau).



Schöne Formen, weich gebettet.

Ehrlich gesagt, hatte ich mich bislang nur oberflächlich mit diesen schönen Holzbooten befasst. Einerseits hatte Fred Lorenzen mir einmal einen ganzen Packen Unterlagen von Abeking und Rasmussen, der Traditionswerft in Lemwerder, gegeben. Bei A&R sind die Hansajollen entwickelt und auch die meisten gebaut worden und so gab es auch ein Typenblatt des Bootes in den Unterlagen.

Andererseits dachte ich an meinen alten Segelkameraden Dirk Dau. Er gehörte zur eingeschworenen Kuttercrew, zu der auch ich gehöre. Dirk, der leider viel zu früh gestorben ist, segelte für kurze Zeit eine Hansajolle, so lange er gesundheitlich dazu in der Lage war. Davon hatte er mir bei einem unserer viel zu wenigen Treffen erzählt.

Dieses gepflegte Halbwissen musste ich natürlich gleich anbringen. Dabei kam schnell heraus, dass Gerd's Jolle einst tatsächlich Dirk Dau gehört hatte. 2010 hatte sie den Besitzer gewechselt. Gerd Krützmann hat die Jolle komplett und äußerst liebevoll überholt und ihr den Namen Flyt gegeben. Das zweite Boot, die Kalypso, ist in Starnberg beheimatet. Sein Eigner stellt sich bescheiden als Klaus vor. Dr. Klaus Köster ist der Vorsitzende der Klassenvereinigung der Hansa-Jollen. So viel zum Halbwissen. Die Beiden wissen einfach alles über die Hansa-Jolle, also: Ohren auf!

HANSA-JOLLE

Einheitsklasse des DSV

1 : 40

Länge über alles	5,85 m
Größte Breite	1,65 m
Tiefgang ohne Schwert	0,50 m
Tiefgang mit Schwert	1,00 m
Großsegel	9,30 m ²
Vorsegel Δ 100%	4,45 m ²
verm. Fläche	<u>13,75 m²</u>
Großsegel	10,00 m ²
Fock I.	4,00 m ²
Ballon	7,50 m ²
Sturmfock	2,45 m ²

Abeking & Rasmussen
Lemwerder i. O.



Das Typenblatt der Hansa-Jolle.

Hansa-Jolle

Allgemeines:

Die Jolle wird rundsantig, mit Spiegelheck und ausfallendem Steven, Eindedung vorne und hinten sowie seitlich, kleiner Kajüte und offenem Cockpit nach den für die Klasse erlassenen Vorschriften gebaut, ausgerüstet und vermessen. Für die Ausführung sind die Zeichnung 19042 und diese Beschreibung maßgebend.

Hauptabmessungen:

Länge über alles	5,85 m
Länge in der Wasserlinie	4,85 m
Größte Breite	1,65 m
Seitenhöhe	0,68 m
Tiefgang ohne Schwert	0,50 m
Tiefgang mit Schwert	1,00 m
Segelfläche verm.	13,75 m

Bauausführung:

Die Verbände werden ganz in Eiche gebaut. Der Kiel wird als Flachkiel ausgeführt. Totholz aus Eiche, Ballastkiel aus Gußeisen, ca. 150 kg, sauber gegossen. Außenhaut Mahagoni. Spanten, Bodenwrangen und Decksbalken werden der Größe des Bootes entsprechend ausgeführt. Schwertplatte aus Stahl.

Das Deck wird aus wasserfest verleimtem Sperrholz ausgeführt und mit Segeltuch bezogen. Scheuerleiste halbrund aus Mahagoni. Die Aufbauten sowie die Einrichtung werden in Mahagoni ausgeführt. Aufbaudeck aus wasserfest verleimtem Sperrholz, mit Segeltuch bezogen. Deckbeschläge aus Bronze oder Messing, Mastbeschläge Stahl verzinkt. Die Rundhölzer werden aus Spruce hohl gebaut.

Für den Bau werden nur einwandfreie Materialien verwandt und in solider, sauberer Bauweise verarbeitet.

Einrichtung:

Das hintere Kajütschott ist aus Mahagoni in Nut und Feder mit einer verschleißbaren Doppeltür versehen. Einrichtung ist in der Kajüte nicht vorgesehen, Raum ist für zwei Schlafplätze vorhanden. Der Raum unter dem hinteren Deck ist Stauraum und durch eine verschleißbare Tür vom Cockpit aus zugänglich. Das Schott ist ebenfalls aus Mahagoni in Nut und Feder ausgeführt.

Das offene Cockpit erhält eine verschiebbare Querducht achtern. Seitlich unter Deck vor dem hinteren Cockpitschott ist je ein Ablegebord vorgesehen.

Malerarbeiten:

Das Boot wird unter und über Wasser, Deck und Aufbaudeck nach Wunsch in einem beliebigen Farbton gestrichen oder die Außenhaut über Wasser naturlackiert. Aufbauseiten, Cockpiteinrichtung und Rundhölzer sind naturlackiert.

Takelage:

Das Boot wird kompl. aufgetakelt mit stehendem und laufendem Gut einschl. Schoten, Blöcken und Spannern geliefert. Segel, Segelsäcke und Bezüge lt. Sonderangebot.

Ausrüstung:

- 1 Anker 7 kg Mindestgewicht
- 1 Ankerrosse, Perlon, 10 mm \varnothing , 20 m mit 5 m Kettenvorlauf, Mindestgewicht von Anker und Kette bzw. Trosse 14,5 kg
- 1 Bootshaken (Fockausstüßer)
- 1 Paddel 1,5 m
- 1 Eimer oder Ösafß
- 2 Rettungswesten

an Sonderausführungen können entsprechend den Vorschriften geliefert werden:

1. Schiebekappe auf Kajütaufbau
2. 2 Schränke im Cockpit unter Deck
3. 1 losnehmbare Querducht Cockpit vorne, oder
4. 2 Klappsitze im Cockpit
5. 2 zusätzliche Decksitze für Vorschotmann
6. 2 Schotenwinden am Cockpitsüll
7. 1 Wriggdalle hinten mit passenden Riemen
8. 2 Netze an der Bordwand in der Kajüte

Beschreibung aus dem A&R - Prospekt.

Gerd erzählt dann vom Suchen und Kaufen seines Bootes. Einige Sachen, die Dirk gebaut hat, sind noch an Bord. So zum Beispiel die Pinnenarretierung. Mit Dirks „Reedereiflagge“ „DD“ ist Gerd jahrelang geschippert, bis sie auseinanderfiel. Auch Gerd ist, wie ich später erfahre, im Vorstand der KV tätig. Die beiden illustren Gäste des HSRV haben dann noch sehr spannend von ihrer Tour erzählt.

Nach der Austragung des Deutschlandpokals der Hansa-Jollen auf der Alster, zu der sie per Trailer angereist waren, sind die beiden über Stadersand, Glückstadt, Cuxhaven, Helgoland, Föhr, Amrum, Hooge, Oland und Pellworm nach Husum gesegelt. Das stimmt natürlich nicht ganz; eigentliches Ziel war nicht Husum sondern die Eider. Aber dank widrigen Wetters haben wir das Glück ihres Besuches gehabt.

Am nächsten Tag fahren die beiden mit dem Zug nach Hamburg und holen ihre Trailer und Wilfried Ketelsen setzt mit dem HaGe-Kran die Hansajollen routiniert und sicher auf die Trailer.



Klaus (links) und Gerd dirigieren die Flyt. Man beachte das Heißgeschirr.

Ich empfehle jedem, die Homepage der Klassenvereinigung zu besuchen (www.hansajolle.de). Ebenso interessant und hervorragend gemacht ist Gerd Krützmanns Homepage des Bootes Flyt (hansajolle-flyt.de). Hier ist auch die „Schlickrutschertour“ akribisch dargestellt.

Ich habe mein Halbwissen inzwischen etwas vertieft (das war auch nötig!). Das Faszinierende ist die Einfachheit der Boote, die hervorragenden Segeleigenschaften und das Fehlen jeden technischen „Schnickschnacks“. Die Liebe unserer Gäste zu ihren Booten, den Details, der Originalität auch des letzten Beschlags hat mich genau so beeindruckt, wie die Freude der beiden am Segeln in Reinform.



TT
SAILS

Kielseng 7
24937 Flensburg

IHRE PERSÖNLICHEN SEGELMACHER IN FLENSBURG

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



0461-27 177 info@tt-sails.de www.tt-sails.de



Drei Jugendliche des HSrV machten die Elbe unsicher

Segelcamp 2022 beim Wassersportverein Kollmar

TEXT UND FOTOS VON PEKKA GIENAPP

Jan Oestergaard, Juha Gienapp und ich (Pekka Gienapp), waren in der ersten Sommerferienwoche auf dem 35. Segelcamp des Wassersportverein Kollmar (Elbe). Für Jan war es das erste Mal in Kollmar, für Juha das dritte Mal und für mich das vierte Mal.

Durch eine coronabedingte Pause von zwei Jahren, haben Juha und ich uns besonders auf das diesjährige Camp gefreut. Juha hat den Opti NoSpa aus Husum mitgebracht und ich bin mit Jan als Vorschoter einen WSVK - eigenen Piraten gesegelt.



Optis auf der Elbe vor Kollmar.

Wir haben in Zelten auf dem Vereinsgelände übernachtet. Bereits am zweiten Tag hatten wir Gewitterböen, in denen ein paar Optis gekentert sind, erstaunlicherweise aber keine Piraten. Stattdessen sind die Piraten, welche sich ca.

2km stromabwärts befanden, gleitend in Richtung Vereinsgelände geschossen. Selbst mit halb - twistendem Segel kam ich nicht aus der Gleitfahrt heraus und Claus (erfahrener Steuermann eines anderen Piraten) wollte noch den Spi ziehen. Das wurde ihm aber verboten. Querab vom Vereinsgelände haben Jan und ich - nach einem missglücktem Aufschießer - beim zweiten Versuch das Groß runtergeholt und sind unter Fock auf den Strand gesegelt. Dabei mussten wir aufpassen, auf keinem Stack aufzulaufen.



Jan und Pekka segeln im Piraten ganz rechts.

Währenddessen war Juha mit seinem Opti unter die Dampferbrücke getrieben und musste von einem Motorboot gerettet werden. Dabei hat er sich das Sichtfenster in seinem Segel zerstört. Jan und ich haben aber auch einen Riss über einer Segellatte in unser Groß bekommen.

WIEDER REPARIERT

Bis auf ein paar Materialschäden ist niemand zu Schaden gekommen, außer dass manche Opti - Segelanfänger mit der Situation überfordert und sehr gestresst waren. Der Rest der Woche verlief problemlos, war aber durch mehr Wind geprägt. Deswegen konnten die Optis leider nicht so oft los. Jan und ich haben dagegen das Spisegeln gelernt, vor allem ich, da ich noch nie als Steuermann Spi gefahren bin. An den letzten beiden Tagen werden immer Regatten gefahren. Dabei ist nichts besonders passiert, außer das Jan in einer Welle tauchen gegangen ist, wir zweimal gekentert sind und sich unser Baumniederholer im unpassendsten Moment verabschiedet hat. Bei den Regatten sind Jan und ich Dritter bei den Piraten und Juha Dritter bei den Optis geworden.

Es war ein super Erlebnis, vor allem nach den zwei Jahren Corona.

Bremerhaven – Rund Island – Bremerhaven
18. Juni – 7. Juli 2022

Rund Island 2022 mit der „Bank von Bremen“

BERICHT VON RAINER PERSCH



Die Crew in Reykjavik v.l.n.r: Torsten, Egbert, Patrick, Jonas, Anabel, Stefan, Andres, Jan-Philipp, Ekkehard, Rainer

VORWORT DES SCHIFFERS

Island gehörte schon immer zu meinen Sehnsuchtsorten – nicht nur aus privaten und sportlichen Gründen, sondern auch wegen der Betonung von Nordmeerreisen, die ja in der Geschichte unserer Segelkameradschaft einen ganz besonderen Stellenwert haben. Deshalb hätte ich bereits seit einigen Jahren gern wieder Island angesteuert. Dabei ging es mir stets um eine Umrundung der Insel mit Bremerhaven als Abfahrts- und Ankunftshafen, um eine optimale Ausrüstung des Schiffes zu gewährleisten. Erst 2021 konnte dann eine solche Reise Rund Island fest eingeplant werden - das Segelgeld war bereits gezahlt. Doch die Corona-Pandemie machte einen dicken Strich durch unsere Rechnung. Im Jahr 2022 passte dann aber alles: Nach 1983 und 2009 stand meine dritte Umrundung Islands bevor.



Rund Island 2022 mit der „Bank von Bremen“
 Bremerhaven – Rund Island – Bremerhaven: 2897 sm
 18. Juni – 7. Juli 2022

CREW & WACHE:

WACHE 1:

Torsten Messer (61),
Stellv. Wachführer

Anabel Plieth (26)

Jan-Philipp Jägers (32)

WACHE 2:

Egbert Latza (59),
Wachführer

Ekkehard Papke (80)

Rainer Persch (79)

WACHE 3:

Stefan Jägers (55),
Wachführer (1)

Jonas Polkehn (26),
Wachführer (2)

Andrés Beisswingert (58)

Patrick Kolberg (28)

SCHIFFER:

Rainer Persch

VORBEREITUNGSPHASE

Unser Schiff hatte kurz vor unserer Reise an der Helgoländer Pfingstwoche inclusive Skagenregatta teilgenommen. Entsprechend abgekämpft wirkte die „Bank“ bei der Übernahme in Bremerhaven – als hätte sie sich in der Skagerak-Schlacht behaupten müssen. Diverse Schäden an Rigg und Rumpf sowie am Großsegel und unter Deck mussten binnen einer Woche beseitigt werden. Doch trotz des trostlosen Zustands unserer „Bank“ spuckten wir ohne viel Aufhebens in die Hände und konnten in kurzer Zeit einen Großteil der Schäden beseitigen. Am Freitag, dem 17. Juni 2022 wurde die „Bank“ bereit zur Abfahrt präsentiert. Ein besonderer Dank gilt unserem Bootswart Torben Cramer für seinen außerordentlichen Einsatz.

Bis 19:30 Uhr war die Crew komplett an Bord. Nach einem gemeinsamen Abendessen gab es kein gemütliches Beisammensein, sondern strenge Bettruhe – schließlich sollte am nächsten Morgen in aller Herrgottsfrühe unser langer Törn „Rund Island“ beginnen.

SAMSTAG, 18. JUNI

Im Morgengrauen klingelt der Wecker. Schnell noch ein Kaffee und Butterbrot, da kommt gegen fünf Uhr auch schon Henrike Thomssen, Schifferin auf der „Wappen von Bremen“, um uns Lebewohl zu sagen und eine gute Reise zu wünschen. Das Gleiche geben wir auch Henrike und der „Wappen“-Crew mit auf den Weg, deren Start nach Glasgow am selben Tag bevorsteht.

Kurz nach 06:00 Uhr verlassen wir die Schleuse und befinden uns auf der Weser. Bei Schwachwind motoren wir bis hinter die Containerkaje und beginnen gegen sieben Uhr bei Wind aus west-nordwestlichen Richtungen zwischen 3 und 4 Beaufort unsere Reise unter Segeln. Unter Großsegel und Genua 4 kreuzen wir aus der Außenweser heraus und machen uns auf den Weg nach Norden. Den direkten Kurs auf Fair Isle können wir nicht anliegen. Wir segeln an den Windfeldern vor Sylt und Esbjerg vorbei und kommen nicht umhin, uns von einigen Windanlagen freizukreuzen. Gegen Abend haben wir bereits 100 sm bei bedecktem Himmel zurückgelegt. Dieser erste Seetag war ein idealer Einstieg, um sich die nötigen Seebeine zu holen.

SONNTAG, 19. JUNI

Der Wind hat zugenommen und weht um 5 Bft. aus vorwiegend westlichen Richtungen. Wir haben das zweite Reff ins Großsegel eingelegt. Die neue Code 4 aus Dracon leistet vorzügliche Dienste. Bei mäßig bewegter See legen wir heute hoch am Wind 177 sm zurück.

MONTAG, 20. JUNI

Das Barometer pendelt sich zwischen 1011 und 1015 mb ein, während die Hauptrichtung des Windes auf West um 5 Bft. liegt. Einigen von uns wird heute etwas plümerant zumute. Aber ein wenig Unwohlsein gehört auf jeder Langfahrt dazu. Dennoch arbeiten die Wachen zuverlässig. Die Trockennahrung von Simpert Reiter garantiert wie immer eine schnelle Zubereitung und führt uns die benötigten Kalorien zu. Lohn des Tages: 182 sm.

DIENSTAG, 21. JUNI

Der Wind hat auf SW gedreht, so dass wir bei bedecktem Himmel und unruhiger See den angestrebten Kurs auf Fair Isle anliegen können. Diese winzig kleine schottische Insel liegt zwischen den ebenfalls zu Schottland gehörenden Inselgruppen Orkney und Shetland.

Gegen 09:30 Uhr erkennen wir im Morgennebel an Backbord das scheinbar weltvergessene Eiland. Es bleibt uns nicht erspart, den Weg aus der Nordsee in den Nordatlantik kreuzenderweise zu erkämpfen. Zwei Stunden später liegt Fair Isle hinter uns. Damit haben wir „The Hole“ durchquert und das „Loch“ im Tor zum Nordatlantik aufgestoßen.

Der heutige Wetterbericht hält zwei Nachrichten für uns bereit. Die erste: Westlich der Shetlands werden wir für den Rest des Tages ein Schwachwindgebiet mit östlichen Winden um zwei Bft. kennenlernen. Und die zweite Neuigkeit? Am folgenden Tag erwartet uns auf dem Weg nach Norden ein

Tiefdruckgebiet mit Starkwinden bis zur Sturmstärke aus Südwest. Nach dem Motto „Immer das Beste draus machen!“ genießen wir bewusst die friedlichen Stunden an Bord, relaxen, lassen uns das Essen schmecken und finden die 155 sm von heute gar nicht so schlecht.



Schwere See vor den Färöer-Inseln bei 7 - 8 Bft.
Nur mit Mini-Vorsegel und festgelashtem Großsegel

MITTWOCH, 22. JUNI

Pünktlich zu Tagesbeginn bläst der Wind aus SW. das Barometer lässt die Flügel hängen und fällt von 1008 auf 994 mb. Gegen 08:00 Uhr bergen wir das Großsegel. Allein mit der Code 5 bestückt bewegen wir uns mit etwa 7 Knoten durch die schwere See. Das Schiff lässt sich leicht steuern, auch unter Deck sind seine Bewegungen gut auszuhalten.

Zum Mittagessen kommt Paella auf die Back. Unsere Überlegungen, Torshavn, die Hauptstadt der Färöer-Inseln anzulaufen, werden verworfen, weil das Tiefdruckgebiet sich mit hoher Geschwindigkeit nach Norden verzieht. Wir können also mit geringeren Windstärken rechnen.

Gegen 20:00 Uhr umrunden wir bei aufklarendem Himmel die Nordostspitze der Färöer-Inseln. Die mächtigen, schroffen Felswände von Fugeloy und den Nachbarinseln bieten ein großartiges Panorama. Unser heutiges Etmal beträgt 172 sm.



Nordostspitze der Färöer-Inseln / Fugeloy

Donnerstag, 23. Juni

Wie angekündigt, schwächt sich der Wind ab und dreht von SW auf östliche Richtungen. Das Barometer steigt im Laufe des Tages von 995 auf 1004 mb. Schon längst haben wir ausgerefft und nehmen mit der Code 4 als Vorsegel unseren Kurs Richtung Island. Einige Grindwale begleiten unseren Weg, während Seevögel kaum Notiz von uns nehmen.

Die Stimmung ähnelt einem alten Shanty: „Rings um uns her nur Wellen und Meer...“. Aber an Bord ist Zuversicht eingetreten, seit wir nun definitiv mit Kurs Island unterwegs sind. So können wir uns auch gut vorstellen, dass das Kap Langanes an der Nordostspitze Islands bald umrundet wird.

Doch abends verabschiedet sich der Wind und der Wetterbericht verspricht uns nur neue Herausforderungen. Immerhin genießen wir die Abendsonne und geben uns zufrieden mit den 150 sm des Tages.

FREITAG, 24. JUNI

In sechs Monaten feiern wir Heiligabend. Bis dahin haben wir Zeit, zum Weihnachtsfest pünktlich in Reykjavik anzukommen. Seit 4 Uhr morgens weht uns aber der Wind direkt vom Kap Langanes entgegen. Das könnte knapp werden - aus einer einfachen Umrundung wird wohl nichts. Aber was ist schon einfach in diesen nördlichen Breiten, wo die Temperatur im Kühlschrank höher ist als unsere Außentemperatur von 4°C an Deck? Wirklich kuschelig ist es ja bei uns mit 9°C unter Deck auch nicht. Wir packen uns eben warm ein. Die Rudergänger klagen über kalte Hände.

Unter dreifachgerefftem Großsegel und der Code 5 kämpfen wir uns durch die bewegte See langsam nach Norden. Unter Deck ist alles feucht und klamm. Unser „Salon“ wird lediglich zum Essen genutzt. Die Freiwachen verziehen sich schleunigst in die Kojen, wo die Schlafsäcke die nötige Wärme spenden. Kann alles nur besser werden – zumal wir heute mit 159 sm sogar mehr als am Vortag geschafft haben.



Bewegtes Frühstück“ im einstelligen Temperaturbereich

SAMSTAG, 25. JUNI

An unserer kleinen Besegelung hat sich nichts geändert. Aber der Wind hat sich freundlicherweise bequemt, auf nördliche Richtung zu drehen. Dadurch ist es uns möglich, unseren neuen Kurs nach Westen abzustecken. Gegen 09:30 Uhr passieren wir das Kap Langanes. In guter Fahrt beginnt die Passage durch die berühmte Dänemarkstraße zwischen Island und der nahegelegenen Ostküste Grönlands.

Eines unserer Reiseziele, die Ortschaft Siglufjörður anzusteuern, müssen wir aufgeben. Die für uns so günstigen Wetterverhältnisse müssen einfach ausgenutzt werden, um im Zeitplan zu bleiben und unser Ziel Reykjavik bald zu erreichen.

Gegen 12:00 Uhr überqueren wir den Polarkreis. Mit 66 °37.4´ Nord erreichen wir den nördlichsten Punkt unserer Reise. An Backbord passieren wir gegen 20:30 Uhr die kleine Insel Grimsey in etwa 2 sm Abstand. Diese „Perle des Nordpolarkreises“ aus Basalt ist seit der Besiedlung durch die Wikinger bewohnt (zurzeit 90 Einwohner). Aus Sicherheitsgründen wollen wir uns dem märchenhaften Eiland bei schlechter Sicht nicht weiter nähern.



Nördlich des Polarkreises in der Dänemarkstraße – Schiffer Rainer und Ekkehard

Dass bei mehr als 5 Bft. und kabbeliger See der Segelsport eine gewisse Art von Behaglichkeit produziere, lässt sich behaupten, aber nicht beweisen. Außerdem hat die gesamte Crew bisher jegliche Unbilden aller Art klaglos hingenommen und findet Halt in der Schicksalsgemeinschaft – wie man es unter Seglern nicht anders kennt. 180 sm sind heute zusammengekommen.

SONNTAG, 26. JUNI

Weiterhin bläst der Wind aus Nord mit 6 Bft. Bei bedecktem Himmel hat der Seegang zugenommen. Unser Großsegel kennt seit Tagen nur das dritte Reff. Die kleine Genua 5 mit einer Größe von ca. 35 qm leistet uns bei raumen Winden weiterhin gute Dienste. In den Mittagsstunden passieren wir die Nordspitze Islands. Das Horn (North Cape) zeigt sich uns als ein riesiger, bedrohlich schroffer Fels. Nur wenig später können wir den Westkurs verlassen und bei Kap Straumnes langsam auf südlichen Kurs gehen.



Ein unvergesslicher Anblick - die NW-Küste Islands

In den darauffolgenden Stunden klart der Himmel etwas auf und gibt den Blick auf die tief zerklüftete Felsenküste frei, wo Scharen von Seevögeln sich heimisch fühlen. Auf die Gefahr hin, sich an Deck eine Seewasserdusche einzufangen, lässt sich hin und wieder die Freiwache blicken, um die imposanten Felsformationen und die schneebedeckten Berge im Hinterland zu bewundern. Für dieses grandiose Panorama haben die Rudergänger keine Zeit. Sie müssen alle Kraft und Konzentration darauf verwenden, unser Schiff durch die hohe achterliche See zu steuern. Eine Wache vermeldet als Geschwindigkeit gemessene Fahrt durchs Wasser von 13,7 Knoten.

So neigt sich der Tag dem Ende zu. Wir sind heute 202 sm vorangekommen. Reykjavik liegt nur noch 100 sm vor uns! Da kommt Stimmung auf.

MONTAG, 27. JUNI

Gegen Morgen nimmt die Kraft des Windes stark ab und der Seegang beruhigt sich. Nach der Rauschefahrt der letzten beiden Tage müssen wir uns nun wieder in Geduld üben. Doch das Ziel ist nicht mehr fern und entsprechend frohgemut knöpfen wir uns die nordöstlichen Winde bis Reykjavik vor. Gegen 17:00 Uhr sind wir am Ziel und finden im öffentlichen Yachtclub einen guten Steg mit Wasser- und Stromversorgung. Duschen und eine Waschmaschine sind nur 100 m entfernt.

Das Schiff wird aufgeklart. Nach weniger als zehn Tagen und 1.624 zurückgelegten Seemeilen bis Reykjavik haben wir nun das erste Ziel unserer Reise erreicht. Etwaige Schäden am Schiff gibt es nicht zu vermelden. Das alles ist schon einen Maggi-Cocktail wert. Der Drink im Andenken an Magnus Müller,

einen der Altvorderen unserer Segelkameradschaft, wird in der Messe serviert.

Kurz darauf erscheint Jonas mit Sack und Pack an Bord. Er wird freudig begrüßt und wird uns wie verabredet auf der zweiten Etappe unserer Reise als Wachführer begleiten.

Die Einreiseformalitäten sind schnell erledigt. Ebenso fix genehmigen wir uns zwei Ruhe- und Erholungstage, damit auch der Tourismus nicht zu kurz kommt. Am Donnerstag, dem 30. Juni am frühen Morgen soll die Rückreise nach Bremerhaven beginnen.

DIENSTAG / MITTWOCH, 28. / 29. JUNI

Unser Liegeplatz in einer kleinen Marina am Konzerthaus von Reykjavik ist ideal. Fast alles, was der Mensch so braucht, wird uns hier geboten. Ein Großteil der vorhandenen Liegeplätze ist inzwischen belegt. Große Katamarane und Yachten aus England, Frankreich, Belgien und Österreich liegen neben uns.

Für die zweite Tageshälfte wurde eine achtstündige Bustour organisiert, unter anderem zu den Geysiren und dem Gullfoss- Wasserfall sowie zur Silfra-Spalte, die den Slogan „Island – eine Insel, zwei Kontinente“ veranschaulicht. Der Gullfoss-Wasserfall, dessen gewaltige Wassermassen über steile Klippen in eine 70 m tiefe Schlucht donnern, vermittelt in mehr als eindrucksvoller Art eine Antwort auf die Frage, warum in den Jahrhunderten der Christianisierung so viele Jahre im Kampf gegen die überlieferten Naturgötter der „Eisinsel“ vergehen mussten. Da hielt man sich lieber an das hochdramatische Treiben nordischer Gottheiten. Es gab ja auch kaum wissenschaftliche Erkenntnisse zu den zahlreichen Naturwundern im hohen Norden. Ähnlich verhält es sich mit der Silfra-Spalte, die durch das Auseinanderdriften der Nordamerikanischen und der Eurasischen Platte entstand.



Die Silfra-Spalte.

Im Verlauf dieses abwechslungsreichen Tages fielen einige Regentropfen, aber insgesamt meinte es dieser Tag gut mit uns. Eine grandiose Fernsicht auf unbewohnte Landschaften und Gletscher ermöglichte uns schon zehn Kilometer vor der Silfra-Spalte den Blick auf die Folgen eines Erdbebens im Jahr 1789. Die Geologen stellten fest, dass die Spalte an ihrem tiefsten Punkt 63 m unter dem Meeresspiegel liegt und jährlich rund 7 mm breiter wird.



Ekkehard am Gullfoss.Wasserfall

Ein kleiner Wermutstropfen ist für diesen Tag noch zu vermelden: Beim Fotografieren des Gullfoss- Wasserfalls rutschte Ekkehard auf dem feuchten Weg aus und fiel nicht etwa auf die Schnauze, sondern hauptsächlich auf Nase und Gesicht. Allgemeines Mitgefühl war ihm sicher, zumal dem Unglücksraben von unserer Schiffsärztin Anabel später an Bord noch ein fachgerechter Gesichtsverband verpasst wurde. Während einige von uns zum Ausklang des Tages an Bord blieben und besonders spektakuläre Naturschauspiele noch einmal an sich vorbeiziehen ließen, krönten andere ihr Kopfkino im Zentrum von Reykjavik noch mit Fish and Chips.

Noch ein zweiter Tag in Sachen Tourismus steht uns zur Verfügung. Lavagestein und erloschene Vulkane im Süden der Insel stehen auf dem Programm der Bustour. Eine andere Gruppe hat eine Stadtrundfahrt gebucht und schwärmt später an Bord von der typisch nordischen Schlichtheit der Hauptkirche von Reykjavik, der „Iglesia Hallgrímskirkja“. Ein Fahrstuhl gewährt den Besuchern des evangelisch-lutherischen Gotteshauses einen grandiosen Ausblick vom 73 m hohen Turm über die Stadt.

Wie bei der Planung vorgesehen, verabschiedet sich gegen Mittag Stefan Jägers von uns aus beruflichen Gründen. Auch Patrick Kolberg wird uns heute

noch verlassen müssen, um pünktlich zu einem Lehrgang bei der Marine wieder in Kiel zu sein. Gegen 22:00 Bordzeit sind alle anderen wieder an Bord. Als wir die aktuellen Wetterberichte gehört haben, beschließen wir, Reykjavik bereits um Mitternacht zu verlassen. So können wir die noch vorherrschenden günstigen Winde bis Kap Reykjanes ausnutzen.

DONNERSTAG, 30. JUNI

Es ist taghell, als wir bei leichter Bewölkung Punkt 00:00 Uhr Bordzeit in Reykjavik ablegen. Einige Segler von anderen Schiffen winken uns zum Abschied freundlich zu und wünschen uns eine gute Heimreise. Die Segel sind schnell gesetzt. Bei leichten Winden aus SSW um 3 Bft. entfernen wir uns ziemlich schnell von der isländischen Hauptstadt. Einige Stunden später behindert dichter Nebel unsere Fahrt. Dank des eingeschalteten Radars können wir jedoch den Fischern sowie dem Dampferverkehr ohne Probleme ausweichen.

Bereits gegen Mittag liegt Kap Reykjanes querab. Nun setzen wir unseren neuen Kurs nach Fair Isle ab. Der Atlantik empfängt uns aber mit einem bereits angekündigten Schwachwindgebiet. Um besser voranzukommen, nehmen wir für einige Stunden die Motorkraft zu Hilfe. Zum Glück beschert uns gegen Abend ein Winddreher aus SE endlich den Wind, mit dem wir wieder aus eigener Kraft Tempo aufnehmen können.

Dieser ruhige Tag auf See hat aber auch sein Gutes: Die anstrengende Hinreise nach Island und die beiden abwechslungsreichen Tage auf der Insel haben Spuren bei der Crew hinterlassen. Entgangener Schlaf kann jetzt nachgeholt werden.

Allein unser Mittagessen fällt schon üppig aus, und die mit Schlagsahne verfeinerte Mousse au Chocolat krönt das Menü. Das kommt gut an! Da wir auf der Rückreise nur noch zu acht an Bord sind, werden die Wachen 2 und 3 etwas umgestellt. Die Bordroutine stellt sich schnell wieder ein und produziert ein gewisses Wohlfühlklima. Das passt auch zu dem Geburtstagslied, das wir für Egbert mit viel Herz und weniger Talent in den blauen Himmel schmettern. Auch mit einem Tagesetmal von 138 sm sind wir sehr zufrieden.

FREITAG, 1. JULI

Mühsam quälen wir uns bei bedecktem Himmel und nordöstlichen Winden zwischen 1 und 4 Bft. in Richtung Südosten. Heute hat Jonas Geburtstag. Auch ihn lassen wir mit einem Lied fröhlich aussehen. Zum Dank gibt es Eierkuchen zum Frühstück. Unsere Tagesleistung: 140 sm – toll!

SAMSTAG, 2. JULI

Endlich hat sich die Wettervorhersage auch mal mit uns befasst und schickt uns den prognostizierten Wind aus nordwestlichen Richtungen um 5 Bft. Damit können wir unseren abgesteckten Generalkurs von 115 ° anliegen. Da der Wind in Böen stark auffrischt, verkleinern wir das Vorsegel auf die C 5 und legen ein zweites Reff in das Großsegel. So lässt sich die „Bank“ bequem durch die See steuern. Auch das Leben unter Deck wird dadurch nicht beeinträchtigt. Einziger Wermutstropfen: Torsten meldet sich krank. Wahrscheinlich hat er sich in Reykjavik Corona eingefangen. So what? Unverzüglich begibt sich Torsten in seine Kojen und kann sich dort wenigstens über unser aktuelles Etmal von 176 sm freuen.

SONNTAG, 3. JULI

Bei weiter auffrischendem Wind um 7 Bft. bergen wir in den frühen Morgenstunden das Vorsegel. Unter dreifach gerefftem Großsegel macht das Schiff gute Fahrt in Richtung Fair Isle. Torsten leidet am Zwang zum Nichtstun und waltet seines Amtes, indem er die Wetterberichte herunterlädt. Gegen Abend hat uns die Warmfront des Tiefdruckgebiets vor den Färöer-Inseln überquert. Die nachfolgende Kaltfront lässt den Wind auf SW um 5 Bft. drehen. Die Code 5 wird wieder gesetzt und hilft uns, weiterhin schnell voranzukommen. Dass wir uns den Britischen Inseln nähern, bemerken wir auch daran, dass um uns herum zahlreiche Seevögel auf Nahrungssuche sind. Über das heutige Etmal von 195 sm kann keiner meckern.

MONTAG, 4. JULI

Am frühen Morgen stehen wir noch etwa 60 sm westlich von der Nordspitze der Orkney-Inseln. Es ist geplant, den Leuchtturm North Ronaldsay (Orkney Islands) in etwa 3 sm Abstand an Steuerbord zu passieren, um in die Nordsee zu gelangen. Die Insel Fair Isle bleibt also gut an Backbord. Ziemlich ungemütlich heute Morgen. Immer wieder überqueren uns kurze Regenschauer mit böigem Wind und tückischen Winddrehern, die den Rudergängern zu schaffen machen – zumal die Atlantikdünnung nicht von schlechten Eltern ist.



Wache 1 - Torsten mit Anabel und Jonas legen um 24:00 Uhr Ortszeit in Reykjavik ab

Immerhin: Um 11:16 Uhr passieren wir Lighthouse North Ronaldsay. Der mitlaufende Strom erleichtert uns die Arbeit.

Kurze Zeit später biegen wir in die Nordsee ein und setzen den neuen Kurs auf Helgoland so ab, dass wir die vor uns liegenden Öl- und Gasfelder gut an Backbord lassen können. Und nun kommt wieder ein Wort mit L: Leider wird uns die Rückseite eines umfangreichen Tiefdruckgebietes in den nächsten Tagen frische bis starke und böige Winde aus nordwestlichen Richtungen bescheren. Dabei sind wir gar nicht gefragt worden. Gegen 17:00 Uhr kündigt der Himmel die angekündigten Böenwalzen an. Nie gehört? Damit sind walzenförmige Wolken mit horizontal verlaufender Achse gemeint. Schnell und routiniert wird das dritte Reff in das Großsegel eingelegt. Unser 35 qm großes Vorsegel (Code 5) komplettiert unsere Segelgarderobe. Windböen bis zu 32 Knoten lassen den Seegang zwangsläufig unruhig werden. Regenschauer sind natürlich auch dabei und lassen uns frösteln – ein echtes Sauwetter. Dann ein schwacher Trost: Tagesetmal 200 sm.

DIENSTAG, 5. JULI

Der neue Tag begrüßt uns mit einem zwanzigminütigen, ergiebigen Regenschauer.

Es ist, als ob diese Wetterkapriole uns mit einem alten Gassenhauer begrüßen wollte: *„Guten Morgen, liebe Sorgen, seid Ihr auch schon alle da?“*

Wir lassen uns aber von diesem höhnischen Gejodel nicht weiter stören, denn wir wissen, was zu tun ist: das Vorsegel bergen, um bei achterlichen Winden nur unter zweifach gerefftem Großsegel etwas mehr Tiefe zu laufen. So können uns auch die Bohrinseln nichts mehr anhaben, die gut entfernt an Backbord von uns liegen. Später zeigt sich nicht nur der Himmel freundlicher, sondern auch Torsten wirkt zuversichtlicher und kann seinen Posten an Bord wieder übernehmen. Nun hat aber Anabel mit dem Corona-Virus zu kämpfen. Die Wache vom Dienst stellt sie sofort frei, damit sie sich in ihrer Koje verkriechen kann. Heute haben wir 189 sm zurückgelegt.

MITTWOCH, 6. JULI

Langsam nähern wir uns der Deutschen Bucht. Um uns herum herrscht reger Schiffsverkehr. Vormittags können wir uns noch an moderaten Winden erfreuen. Der Wetterbericht verheißt jedoch nichts Gutes für unser Seegebiet und spricht von starken und stürmischen Winden aus westlichen Richtungen, die über uns hinwegziehen werden. Inzwischen ist auch Ekkehard mit dem Corona-Virus infiziert und wird in seine Koje geschickt. Angesichts unserer

rapide schwindenden Kapazitäten beschließen wir einvernehmlich, den vorgesehenen Hafentag auf Helgoland zu streichen und direkt zu unserem Ziel Bremerhaven zu segeln.

Der Wind bläst inzwischen mit 6 Bft. Unseren Berechnungen zufolge werden wir die Wesermündung bei Niedrigwasser erreichen. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit verlassen wir den Zwangsweg und biegen in das Fahrwasser Neue Weser ein. Unser Tagesetmal von 181 sm ist natürlich okay.

DONNERSTAG, 7. JULI

Die Einfahrt in die Weser verlangt den diensthabenden Wachen noch einmal alles ab. Bei 7 Bft. und achterlichen Winden passieren wir die zahlreichen vor der Weser auf Reede liegenden Schiffe. Eine Tonne nach der anderen wird abgehakt. Der Strom schiebt uns schnell in die Weser. In Lee von Mellum Plate und Hohe Weg nimmt der Seegang ab und der geringe Schiffsverkehr erleichtert unsere Navigation erheblich. Kurz nach dem Passieren des Containerterminals werden die Segel geborgen. Vor der Einfahrt zur Schleuse „Neuer Hafen“ begrüßt uns ein heftiger Regenschauer. Gegen 05:40 Uhr machen wir in der Marina Jaich an unserem Steg C gut vertäut fest. Der Meeresherr Poseidon bekommt zum Dank für diese Reise noch einen Abschiedsschluck der Marke „Teachers“. Danach holen wir erst einmal tief Luft und genehmigen uns noch einen „Maggi-Cocktail“. Auch in dieser frühen Morgenstunde vergessen wir natürlich nicht, dass Jan-Philipp heute Geburtstag hat. Unsere Sangeskunst ist noch ausbaufähig.

Nach einer kurzen Ruhepause freuen wir uns auf das Frühstück. Rainers Tochter Caroline bringt frische Brötchen, die uns vorzüglich munden. Auch unsere Corona-geschwächten Crewmitglieder langen kräftig zu. Danach wird das Schiff aufgeklart und gesäubert. Andrés und Egbert verlassen uns bereits heute. Nachmittags stehen noch ein wenig Ausbildung und Dokumentation auf dem Programm: Nachweise zum Erwerb eines Wachführer-Patentes werden ausgefüllt und unterschrieben. Abends lädt Jan-Philipp zur Feier des Tages noch zu einer Pizza-Party an Bord ein. Ekkehard hat dazu noch fünf Eissorten als Nachspeise spendiert. Richtig alt werden wir an diesem Abend nicht, denn es zieht uns in die Kojen.

FREITAG, 8. JULI

Noch einmal gibt es Eierkuchen zum Frühstück. Wer noch eine längere Reise vor sich hat, sammelt und packt seine Siebensachen und wird vom Schiffer zum Bahnhof gebracht.

FAZIT

Obwohl wir in dieser Zusammensetzung vorher noch nie gemeinsam gesegelt waren, erwies sich das soziale Miteinander auf engstem Raum von Anfang an als problemlos. Das Dreiwachensystem (4/4/4/3/3/3/3) bewährte sich bestens. Die Arbeitsabläufe bei den Manövern funktionierten nach einer kurzen Eingewöhnungsphase immer besser. Auch in schwierigen Situationen wurde die notwendige Ruhe bewahrt, um das Schiff sicher ans Ziel zu bringen. Die „Bank von Bremen“ hat sich wie erwartet als robustes und zuverlässiges Fahrten schiff bewährt. Schäden jedweder Art sind nicht entstanden. Trotz kleiner Besatzung (hin 9 / zurück 8) sowie mehrerer Ausfälle wegen Corona war die Crew auch bei teilweise widrigen Winden und Schiffskursen willens und in der Lage, den Herausforderungen Paroli zu bieten. Deshalb möchte ich allen Crewmitgliedern für ihren besonnenen und damit erfolgreichen Einsatz auf dieser Reise danken.

Anabel, eine junge Ärztin vom ASV Rostock mit Hochseeerfahrung, hatte sich für die Teilnahme an einer „schneidigen“ Reise Rund Island beworben. Es war das erste Mal in meinem langen Seglerleben, dass ich ein weibliches Wesen für eine Langfahrt angeheuert habe - und das auch noch für einen so anspruchsvollen Törn. Anabels kurzfristige Rekrutierung habe ich zu keinem Zeitpunkt bereut. Poseidon wird dies hoffentlich mit Wohlgefallen registriert haben!

STATISTIK

In knapp 17 Seetagen (400 Std.) wurden insgesamt 2897 sm zurückgelegt. Dieses entspricht einem durchschnittlichen Tagesetmal von rd. 174 sm.

Windrichtungen		Windstärken (Bft.)	
NW	32,50 %	0 – 3	19,50 %
W	12,00 %	4 – 5	43,25 %
SW	24,75 %	6 und mehr	37,25 %
NNE	12,25 %	Zurückgelegt	
N	9,00 %	Unter Segel	2767 sm
E / SE	9,50 %	Unter Motor	130 sm



Danken möchte ich besonders meinem Kapitän Rainer Persch und allen, die dazu beigetragen haben, dass ich diese anspruchsvolle Islandreise miterleben durfte.

Ekkehard Papke

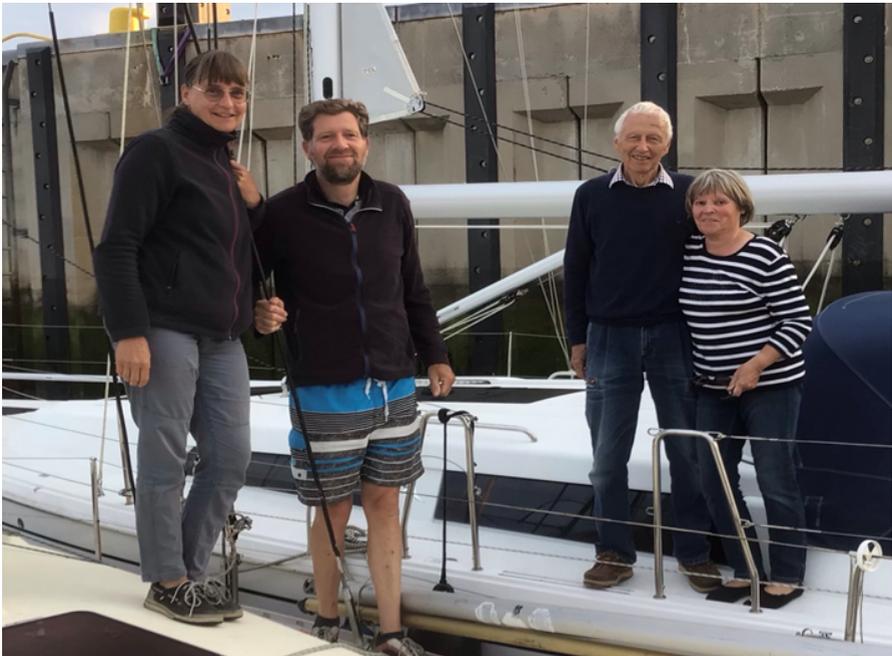
HELGOLAND - KAPPELN - GREIFSWALD - KIEL – WYK

Auf Sommertour mit unserer DIEKSAND

TEXT UND FOTOS: KARIN HELGA UND EKKEHARD PAPKE.

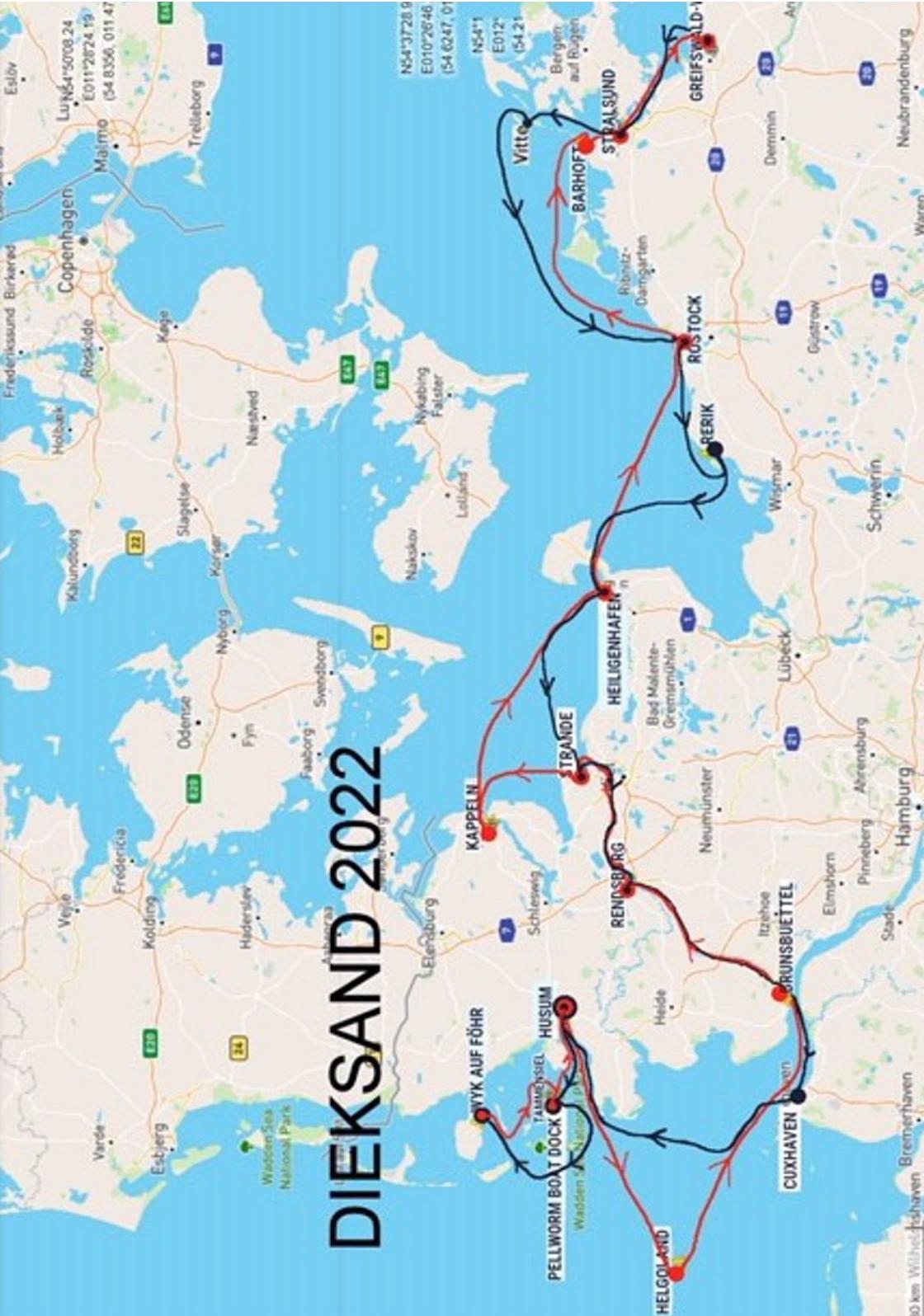
Das heißt Leinen los diesmal erst am 28. Juli 2022 - nach meiner Island-Umsegelung mit der „Bank von Bremen“.

Von Husum segeln wir direkt nach Helgoland, überraschend macht wenig später „Esmeralda“ neben uns fest. Mit Jörg und Christiane erkunden wir den Felsen. Zurück im Hafen schaukeln unsere Schiffe jetzt im Siebener-Päckchen. Die frühe Tide am nächsten Tag verlangt frühes Lossegeln und beginnt deshalb mit „Abschütteln“ von 5 Nebenliegern und Ablegen um 7.00 Uhr. Christiane und Jörg wollen in die Elbe - Karin und ich in den Nord-Ostsee-Kanal.



Mit Christiane und Jörg auf Helgoland

DIEKSAND 2022





Ein bunter Gast.

Wir staunen, wieviele neue und überwiegend große Schiffe täglich diese Werft verlassen. Unser Bootstyp soll inzwischen schon über 400 mal gebaut und ausgeliefert worden sein. Angrenzend an die Werft gibt es einen sehr geschützten Bootshafen, in dem wir gut ein paar Tage bleiben können.



In Barhöft trafen wir die Niscobic, die lange in unserem Verein beheimatet war

In Kappeln treffen wir die „SegelLore“ mit Lucie und Heiko. Gemeinsam erleben wir einen sehr schönen und langen Sommerabend. Am nächsten Tag trennen sich unsere Wege, für „SegelLore“ geht’s nach Norden und für „DIEKSAND“ nach Süden.

In Tagesetappen erreichen wir die Häfen Heiligenhafen, Warnemünde, Barhöft und Greifswald.

Vor fünf Jahren wurde unsere Hanse 388 hier in der Werft gebaut - ein gutes Fahrtenschiff, mit dem wir jetzt bereits den vierten Sommer mit großer Freude am Segeln erleben dürfen.

Die Nähe zur Stadt lockt zum Verweilen, außerdem braucht unser Unterwasserschiff eine Reinigung. Der örtliche Kran hebt unsere „DIEKSAND“ dafür ca. eine Stunde aus dem Wasser.

Im Anschluss verlassen wir den östlichsten Hafen unserer Reise. Durch die Wiecker Klappbrücke und die Ziegelgraben klappbrücke bei Stralsund geht's weiter zum Hafen Lange Ort in Vitte auf der Insel Hiddensee. Hier sind wir immer wieder gerne. Jetzt herrscht Super-sommerwetter allerdings fehlt der Wind für eine Weiterreise. Also ist Strandurlaub mit Aktivitäten wie Elektrofahrradtouren, auf den „Dornbusch“ klettern u. v.a.m. angesagt.



Das Unterwasserschiff wird "gekärchert".

Für die nächsten 57 Seemeilen nach Warnemünde brauchen wir passenden Wind mit Richtung und Stärke, darauf warten wir ein paar Tage und als die Vorhersage passt, segeln wir los. Abends in Warnemünde angekommen, ist ein guter Liegeplatz an Schwimmstegen des neuen fast fertigen Hafens an der Warnow schnell gefunden. Hier erleben wir den ersten Regentag mit schlechter Sicht seit dem Ablegen in Husum.

An Rerik sind wir bisher immer vorbeigesegelt. Meistens passten Wind und Wetter nicht zur anspruchsvollen Passage. Unter den jetzt günstigen Bedingungen erreichen wir diesen sehr schönen Ort. Alles, was ein Segler im Hafen braucht, wartet hier auf uns, sogar ein sommerliches Hafenfest belebt die Meile.



Karin trifft Kunst in Rerik.

Leider erreicht uns hier eine traurige Nachricht, die uns zu zügigem Weitersegeln veranlasst. Von hier geht es über Heiligenhafen und Strande nach Rendsburg zum Regattaverein. Gerade auch angekommen sind unser 1. Vorsitzender Heiko Cunze und Sönke Tönnies vom Ältestenrat HSRV mit „Godewind“. Gemeinsam speisen wir im Restaurant ‚Yachthafen Meisterei‘ direkt am Hafen.

Es ist mir ein Bedürfnis, an der Trauerfeier unseres kürzlich verstorbenen Vereinskameraden Dr. Matthias Schenke teilzunehmen und so bleibt „DIEKSAND“ in Rendsburg, während ich in Husum Abschied nehme.

Wenige Tage später geht es von Rendsburg weiter nach Cuxhaven und von dort mit ablaufendem Wasser elbabwärts, weiter entlang der Ansteuerungstonnen Süderpiep, Norderpiep und Eider. Durch die Süderhever und Hever segeln wir mit Flutstrom bis nach Husum, wo wir am 1. September unsere Leinen im Heimathafen festmachen.

Während dieser Reise dominieren Hochdruckgebiete. Wir erleben sehr viel Sonnenschein, manchmal bedecktes Wetter und nur den einen Regentag in Warnemünde. Wir lernen mit viel Schwachwind, ohne Starkwind und ohne Sturmtage umzugehen.

Das Gegenteil erleben wir bei unserer anschließenden Nordfriesland- Reise Anfang Oktober. Ein Start mit traumhaftem Wind und Wetter. Sonnenaufgang und ablaufendes Wasser ohne Schiffsverkehr in der Hever. Vorbeisegeln an Südfall, Pellworm, Nordstrandischmoor, Hamburger Hallig, Habel, Gröde und Langeness. Von der Süderaue durchs Nordmarsch Fahrwasser in die Norderaue nach Wyk auf Föhr.

Der Wetterbericht sagt mehrere Sturm- und Starkwindtage voraus und deshalb machen wir unsere „DIEKSAND“ an einem gut geschützten Schwimmsteg im Binnenhafen fest. Wetterbedingt müssen wir das Anlaufen weiterer Häfen wie auf Amrum, Helgoland und Sylt ins neue Jahr verschieben. Dafür erleben wir einen für die Jahreszeit extrem hohen Wasserstand bis fast zur Oberkante Pier.

Wir machen ausgedehnten Inselurlaub. Am 9. Oktober ist wieder gutes Segelwetter, das wir nutzen, um über Pellworm nach Husum zu segeln. Unseren Heimathafen erreichen wir am 10. Oktober um 17.05 Uhr und beenden damit die Segelsaison 2022.



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

DAS RÄTSEL DER ANSICHTSKARTEN

Was ist S.B. 36?

TEXT UND REPOS VON JÖRGEN BRUHN

Wie sah unsere Umgebung vor 50, 100 oder 150 Jahren aus? Das interessierte mich schon immer und eine gute Quelle hierfür ist die Fotografie. Zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts gab es allerdings kaum Privatleute, die fotografierten, dafür umso mehr professionelle Fotografen. Ihre meist gestochenen scharfen Glasnegative verarbeiteten sie oft zu Postkarten. Diese wurden schon immer gesammelt und sind heute durch den allgegenwärtigen Internethandel für jedermann erreichbar. So kam zu meiner Sammlung von Husumer Hafenszenen eine interessante Karte, die eine Hafenszene darstellt.

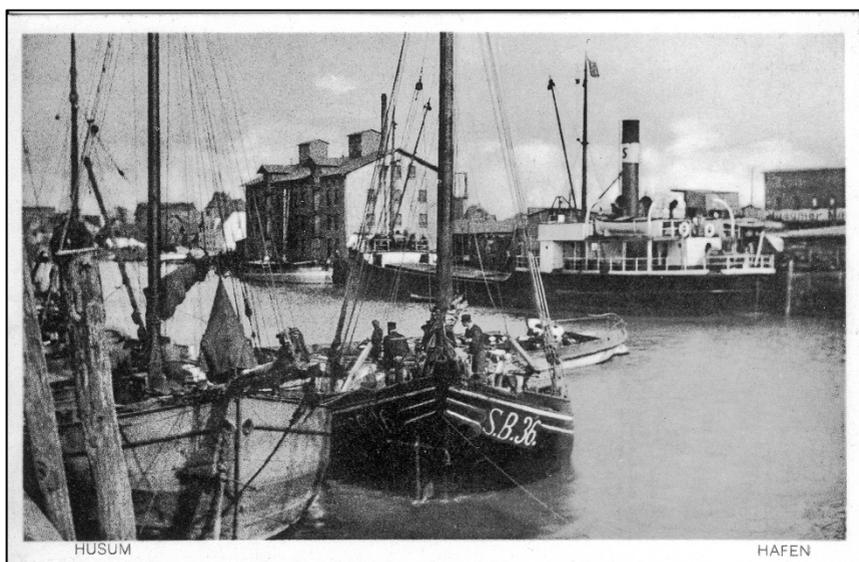


Ansichtskarte von 1909.

Die nicht sehr gut erhaltene Karte wurde von H.Knittel für den Verlag der Buchhandlung C.F.Delff in Husum fotografiert. Sie ist 1909 von Husum nach Nauen gelaufen. Die Karte zeigt ein Schiff von der Größe eines Fischkutters. Schätzungsweise liegt es in der Südost-Ecke des Hafens, an der sogenannten Südtreppe, vor der alten Werft. Auf der Pier stehen Leute und schauen auf das lebhafteste Treiben an Bord. Keine Frage: Die teilweise mit Hut und Kragen ganz städtisch gekleideten Herrschaften kaufen hier Fische ein. Bewaffnet mit

geflochtenen Körben warten sie an Deck. Längsseits des Schiffes befindet sich außerhalb der Bordwand etwas Bootsähnliches mit sehr wenig Freibord. Aha, das kenn ich, das sind sicher Hütfässer¹. Ich fand noch heraus, dass die Registriernummer des Schiffes S.B.36 für „Schleswigsch-Blankenese“ stand und das wars dann erstmal.

Zum Forschen angeregt wurde ich erst, als ich eine zweite Karte des gleichen Schiffes erhielt. Diesmal direkt von vorne fotografiert und auf der anderen Seite des Hafens. Auf der Karte, die wieder im Verlag Delff erschienen war, hatte jemand „15.Juni 1931“ eingetragen. Da wollte ich dann doch Genaueres wissen und begann, in Literatur und im Internet zu suchen.



Die zweite Ansichtskarte der Brigitta.

¹ Als Hütfass bezeichnet man einen Behälter zum Lebend-Aufbewahren (Hältern) von Fischen. Das Hütfass hat viele kleine Löcher, durch die sich das Wasser austauschen kann.

HIER DAS (GANZ SICHER UNVOLLKOMMENE) ERGEBNIS DER RECHERCHE:

- 1885** „Brigitta“ (LGPR) heißt der hölzerne Fischerewer, der 1885 bei Heinrich Sietas in Neuenfelde für den Seefischer Detlef von Riegen in Blankenese gebaut wird. Bis 1925 hat das Schiff unterschiedliche Eigner, von denen immer einer der Familie von Riegen angehört. Es sind damals oft zwei Fischer, die gemeinsam einen Ewer führen, meist nur durch einen Schiffsjungen ergänzt.
- 1926** Die Brigitta wird nach Finkenwärder verkauft und erhält das Fischereikennzeichen HF 285 (für Hamburgisch-Finkenwärder).
- 1929** ist die Brigitta mit einem 36 PS HMG²-Motor registriert.
- 1940** Nach mehreren Eigenerwechseln wird die Brigitta am 12. August 1940 für das Unternehmen Seelöwe³ requiriert. Ziemlich sicher ist sie im Januar 1941 zunächst in Cherbourg, ab Februar 1941 in Le Havre im Seenotdienst eingesetzt. Im April 1941 wird sie mit 18 weiteren Marinefischkuttern zur Motorbootabteilung Amsterdam überführt.
- 1945** Nach dem Krieg wird sie an die Eigner in Finkenwärder zurückgegeben.
- 1950** wird die Brigitta ein wenig berühmt: Seit dem 20. Dezember besetzen zwei Studenten⁴ die Insel Helgoland aus Protest gegen die britische Bombardierung. Am 31. Dezember bringen zwei Kriegsfischkutter (Fischereidirektor Meinken BX 494 und Brigitta) weitere Aktivisten und den Chefreporter der Nordsee-Zeitung Rogge auf die Insel.

² HMG = Hanseatische Motorenengesellschaft Bergedorf (1916 – 1966). HMG vertrieb zunächst die Apenrader Callesen Motoren, die dann in Lizenz gebaut wurden. Ab etwa 1930 baute man eigene Zweitakt Diesels.

³ Unternehmen Seelöwe ist die von der Wehrmacht für 1940 geplante, aber nicht durchgeführte, Invasion Großbritanniens. Hierzu wurden viele Schiffe, unter anderem 14 Husumer Fischkutter mit ihren Besatzungen eingezogen.

⁴ Die Heidelberger Studenten René Leudesdorff und Georg von Hatzfeld besetzten am 20. Dezember 1950 Helgoland. Die Insel war Sperrgebiet und diente der britischen Luftwaffe als Bombenabwurfplatz. Der Chefreporter der Nordsee-Zeitung, Georg Rogge, bleibt einige Tage auf Helgoland und wird selbst vom Berichterstatter zum Aktivisten. Am 3. Januar 1951 räumen die Engländer die Insel.

1951 wird die Brigitta nach Strande verkauft und bekommt das Kennzeichen STRA 10.

1954 ist eine HMG-Maschine mit 100 PS registriert.

1958 erneuter Eignerwechsel, jetzt ist Hamburg der Heimathafen.

1965 wird die Brigitta im Register gelöscht.

Der Lebenslauf des Fischerewers ist also einigermaßen bekannt. Damit ist auch klar: Das Datum auf der zweiten Karte stimmt nicht. Das Foto muß vor 1926 aufgenommen worden sein. Es ist nicht ungewöhnlich, dass Karten viele Jahre nach ihrem Erscheinen immer noch verkauft werden.

Die nächste Frage taucht auf. Wie ist das Schiff gebaut? Hier helfen Bruder Kai Bruhn und das 1932 erschienene Buch „Der Ever der Niederelbe“ von Hans Szymanski. Die Brigitta ist als Fischerewer gebaut und zwar in Holz. Die Hauptabmessungen betragen: 20,0 m Länge, 5,60 m Breite, 1,80 m Tiefgang (oder Seitenhöhe?), 29,42 BRT. Da auf den Fotos keine Seitenschwerter sichtbar sind, handelt es sich wohl um einen sogenannten Kielewer. Der verfügt über einen Balkenkiel mit einem stählernen Mittelschwert. Das macht den Ewer wohl nicht seetüchtiger, stört aber weniger beim Fischen.

Dann handelt es sich um einen zweimastigen Besanewer. Der Besan ist zum Fischen, nicht für den Vortrieb, erforderlich. Gefischt wird mit einer Baumkurre⁵. Um beim Fischen unter Segeln möglichst viel Zugkraft zu entwickeln und möglichst langsam zu fischen, lässt man den Ewer seitwärts segeln. Um dabei den Kutter stabil halten zu können, ist der Besan zum Trimmen erforderlich. Das ändert sich erst durch den Einbau eines Motors, da jetzt die Zugkraft regulierbar wird.

Als Fischereifahrzeug hat die Brigitta selbstverständlich eine Bünns⁶. Weshalb der Verkauf nicht aus der Bünns sondern aus den längsseit liegenden Hütfässern erfolgt, kann ich nur vermuten: Wahrscheinlich überleben die Fische das Trockenfallen des Ewers nicht, da die Bünns leerläuft. Die flachen Hütfässer

⁵ Die Baumkurre entspricht in etwa dem Krabbengeschirr: Ein Kurrbaum spreizt das sackartige Netz. An seinen Nocken sind die Kurrleinen befestigt.

⁶ Bünns = Fischkasten zur Aufbewahrung lebender Fische. Die Bünns ist durch Löcher in der Außenhaut mit dem Wasser verbunden und besitzt einen erhöhten Bünnschornstein zum einfüllen und entnehmen der Fische.

kann man direkt an die Zingelschleuse in den Priel legen. Es kann auch sein, dass die Fische erst sortiert werden oder dass man die Käufer nicht direkt an der Bünns haben möchte.

Was macht der Ewer in Husum? Warum kaufen die Husumer nicht vom Husumer Kutter? Die Antwort ist einfach: Es gibt in Husum 1909 keine Erwerbsfischerei, die die Bevölkerung versorgen kann. 1914 sind lediglich 14 Fischer registriert, die mit Segel- oder Ruderbooten kleine Fänge in der Husumer Bucht machen. Die Versorgung mit Seefisch erfolgt durch Helgoländer, Blankeneser und Finkenwärder Ewer⁷. Erst 1916 kommen fünf Büsumer Fischerfamilien mit ihren motorisierten Fischkuttern nach Husum.

Schon um die Jahrhundertwende geht es den Fischern mit unmotorisierten Ewern nicht gut. Die Fischversorgung wird zunehmend von dampf- oder dieselgetriebenen, modernen Loggern in Stahlbauweise übernommen. Durch den Preisverfall sind die Ewerfischer gezwungen, auch im Winter auf Fang zu gehen. Der Preis dafür sind hohe Schiffsverluste und manch ruinierte Gesundheit. So wird auch der Eigner der Brigitta, einer aus dem Hause von Riegen, versucht haben, den Herbst mit dem Verkauf von Äpfeln aus dem alten Land an der Küste entlang zu überstehen, aber irgendwann wird er auch das aufgegeben haben.

Die Karten haben jedenfalls einen Ehrenplatz und, wer weiß, vielleicht lässt sich auch der Verbleib der Brigitta noch klären.

Quellen:

- ❖ *Andrè Konietzko, Elmshorn: Am Husumer Außenhafen in seinem facebook-Blog „deutsche Küstenschiffahrt“.*
- ❖ *Seidel, Brigitta: Fischerei in Nordfriesland in: H.Mehl/ D.Tillmann (Hrg.): Fischer Boote Netze, Boyens 1999.*
- ❖ *Danker-Carstensen, Peter: Die Fischerei auf und von der Elbe, ebd.*
- ❖ *Szymanski, Hans: Der Ever der Niederelbe, Nachdruck der Originalausgabe von 1932 durch Edition Maritim, 1985.*
- ❖ *Homepage www.luftwaffe-zur-see.de*

⁷ Nach Brigitta Seidel in: Mehl, Heinrich und Doris Tillmann: „Fischer Boote Netze“, Boyens & Co. 1999.



Brigitta auf einem zeitgeössischen Gemälde von Carl Becker.

Herzlichen Dank für die Unterstützung des Laienforschers an André Konietzko und meinen Bruder Kai.

Wichtige Termine 2023

- 13.01. 20 Uhr Bootseignerversammlung im Clubhaus.
- 03.02. 20 Uhr Hauptversammlung im Clubhaus.
- 13.05. Ansegeln.
- 20.05. Heverregatta.
- 02.09. Absegeln.

Alle Termine auch immer aktuell unter www.hsrv-husum.de/termine/

Die Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ vergibt im Bremer Rathaus renommierten Hochseeseglerpreis

Silberner Globus

VON EKKEHARD PAPKE

- Reise:** Bremerhaven - Reykjavik - Bremerhaven
Zeitraum: 18.06. - 7.07.2022
Schiff: „Bank von Bremen“,
SKWB gesamt: 2897 sm, davon 2767 sm gesegelt.
Schiffer: Rainer Persch
Wachführer: Torsten Messer, Egbert Latza, Stephan Jägers (bis Reykjavik), Jonas Polkehn (ab Reykjavik)
Crew: Anabel Plieth, Jan-Philipp Jägers, Ekkehard Papke, Andrés Beisswingert, Patrick Kolberg (bis Reykjavik).

Das Nordmeer hat ihn wieder gerufen! Und führt zum Sehnsuchtsort Island. Wie immer penibel vorbereitet und mit einer guten Crew einwandfrei durchgeführt. Statt der geplanten Umrundung Islands wird Reykjavik direkt angelaufen. Zwei Tage Aufenthalt, Sightseeing und Dusche inklusive. Und dann schnell wieder zurück.

Auf See Windstärken im oberen Bereich. Natürlich weiten Teils aus der falschen Richtung. Und phasenweise Crewreduktion durch das Virus.

Doch die Route immer klar vor Augen. Und den Steven im Blick. Dem ausführlichen Reisebericht in dieser Tröte ist nichts hinzuzufügen.

Wir gratulieren Rainer und seiner Crew zum Silbernen Globus.



v.l.n.r.: Patrick, Egbert, Ekkehard, Anabel, Torsten, Rainer, Stefan

Familie Lüdeke besuchte uns im Sommer mit der Beluga (siehe den ausführlichen Reisebericht). Der selbstständige Elektromeister Ingo Lüdeke teilt uns seine Erfahrungen mit der Photovoltaik-Anlage mit.

PV-Anlage auf der Beluga: Entwicklung und Erfahrungen

TEXT UND FOTOS VON INGO LÜDEKE

STEP 1

Zuallererst habe ich ein vermeintlich defektes Photovoltaik Element geschenkt bekommen. Nach ein paar Messungen in der Werkstatt und Dauerversuchen an Altbatterien waren aber keine Mängel festzustellen. Die Leistungsdaten des Panels sind: 53W; 17,4V; 3,05A. Kurzerhand fand das Panel (130 x 33 cm) einen Platz auf dem Geräteträger und wurde mit einem einfachen Solarladeregler an die Bordbatterie (12V 210Ah) angeschlossen. Im ersten Versuchsjahr musste nicht mehr jedes Wochenende der Landanschluß genutzt werden.

Jetzt war mein Interesse geweckt. Was geht maximal, wieviel wird aufgrund der vorhandenen elektrischen Geräte benötigt? Okay, die Kosten muss man auch im Blick haben.

Zu den Verbrauchern:

- Kühlschrank (42W)
- Wasserpumpe f. Frischwasser (5-8A)
- Elektrische Toilette (10A)
- Dieselkocher (beim Vorglühen 15A)
- Beleuchtung: ist zwar alles schon LED, aber braucht trotzdem Strom

STEP 2

Auf dem Kajütdach ist Platz vorhanden, ein begehbare 120W - Panel mit 20,02 V und 6,04 A wurde angeschafft. Auf dem mittleren Streifen des Daches passten genau 112 cm x 67 cm. Diese wurden mit einem SmartSolar Charger MPPT 75/10 (von Victron Energy) an die Bordbatterie angeschlossen. Nun ließen sich aktuelle Werte über das Bluetooth-Modul anzeigen.

Drei Tage vor Anker mit durchlaufendem Kühlschrank war jetzt kein Problem

mehr. Die Batterie war dann gerade auf 60% entladen. Auch an Wochenenden, wenn wir bei schlechtem Wetter nicht rausgefahren sind, war ein Nachladen nicht nötig. Am kommenden Wochenende war alles wieder voll.



Beluga im Helgoländer Hafen.

In dieser Zeit wurde das erste Panel (53W) zum Ladeerhaltungspanel für die Starterbatterie degradiert. Was bis heute sehr gut funktioniert.

STEP 3

Eine Erweiterung von ca. 100W sollte uns weitgehend autark machen. Aber jetzt nur das Nötigste und dann nicht erweiterbar? Nein, rechts und links vom vorhandenen Panel waren jeweils ein Feld für ca. 130 x 60 cm möglich. Ich habe 2 Panels mit 120 W; 5,45A; und 22 V ausgewählt und in Reihe, über ein SmartSolar Charger MPPT 75/15 (von Victron Energy) an die Bordbatterie eingespeist. Ergebnis = völlig autark. Kühlschrank wird beim Zuwasserlassen im April eingeschaltet und wenn es wieder in die Halle geht, ausgeschaltet. Die Batterie geht höchstens auf 75% Ladezustand zurück. In der Historie der Victrongeräte ist zu sehen, dass nach dem Wochenende meist gegen 11:00 Uhr die Batterie wieder voll ist, wie fast jeden Tag. Das war sogar besser als erwartet.

STEP 4

Das heißt dann ja, dass wir erzeugbare, oder besser gesagt, mögliche Energie, nicht nutzen. Wo und wie können wir noch jemanden glücklich machen?

Irgendwann kam ich auf Warmwasser. (Meine Frau freut sich jedenfalls nicht nur über heißes Abwaschwasser) (happy wife = happy life)

Unser Warmwasserboiler wird während der Fahrt vom Motor aufgeheizt oder mit 230 V Landstrom. Aber den will ich ja nicht mehr. Ich habe alle möglichen Foren (Boot, Wohnmobil, Gartenhütten) durchforstet, überall waren ähnliche Ergebnisse: nicht möglich wegen zu wenig Leistung, was teilweise auch mit aufwendigen Berechnungen belegt wurde. Gleichzeitig habe ich nach einem

12 V Heizstab mit 100 – 150 W Leistung gesucht. Hat fast ein halbes Jahr gedauert bis ich einen mit 300 W gefunden habe (Ich habe auch nicht allzu intensiv geforscht). Dieser hat zu meinem Glück nämlich 2 x 150 W, die ich einzeln betreiben kann. Also ran ans Probieren (rechnerisch war es ja nicht sinnvoll), den alten Heizstab ausgebaut und mit Adaptern den neuen 12V Stab wieder eingebaut. Eine Heizwendel zieht je nach Spannung zwischen 12,5 und 13,5 Ampere, bei 12-13A können die Panels das ja locker leisten sobald die Batterie wieder voll ist.

Also ran an die Versuche: Kurzerhand die Heizstäbe mit leistungsfähigen Schaltern per Handbetrieb angeschlossen und schauen, was die Messgeräte zeigen.

Wassertemperatur bei Start 16 Grad, 1 Heizstab zieht 13,4 Ampere, guter Sonntag, die Solarpanels übernehmen 95 % des Stromes, hin und wieder sinkt die Pannelleistung wegen kleiner Wolken. Leider habe ich die Zeit nicht gestoppt, aber ich war schon überrascht, dass irgendwann 34 Grad erreicht waren. Versuch macht kluch!

Nur, wie sag ich es der Technik, was ich genau will und wie kann ich das automatisch und sicher ablaufen lassen?

Vorgaben:

- Warmwasser erst, wenn die Batterie voll ist.
- Heizstäbe abschalten wenn z.B. 60 Grad erreicht sind.
- Heizstäbe abschalten wenn Batterie zu stark belastet wird.

Die Überhitzung kann ich einfach mit Messung steuern, 2 Relais für 30 A übernehmen das Ein- und Ausschalten. Die Messung habe ich mit Anzeige und Alarm über einen Temperatur-Controller XY-WT 01 vom großen Versender realisiert, dieser hat einen Schaltkontakt, der für mich passend programmierbar ist. Die Ansteuerung kommt von den Lastausgängen der Laderegler. Diese sind bei Erreichen von 14 Volt freigeschaltet und fallen bei 12,7 Volt wieder ab.

Jetzt noch im Versuchsstadium, wird morgens als erstes die Versorgungsbatterie aufgeladen, Spannung steigt langsam auf 14V. Bei 14V schaltet der Lastausgang des Victron das Relais für den Heizstab, und zwar nur das Relais. Der Laststrom des Heizstabes ist direkt über das Relais an die Batterie angeschlossen. Erst bei 12,7 Volt schaltet die Wassererwärmung ab und die Spannung steigt durch die fehlende Last wieder über 13 Volt. Der Rest des Tages

wird wieder für die Ladung der Batterie verwendet. Meistens gehe ich mit über 95% Ladezustand in die Nacht. Wir werden sehen was die Urlaubswoche bringt.

Zur Zeit ist mir (Teil-) Kontrolle lieber als böse Überraschungen.



Panels an Deck arbeiten immer.

Nach einer Woche, mit teilweise auch normalen Fahrbetrieb (d.h. der Motor heizt den WW-Boiler) auf ca. 70 Grad auf: Die zweite Heizspirale habe ich schon sehr schnell außer Betrieb genommen. Einmal 150 Watt sind ausreichend und mit ca. 13 A auch in etwa der PV-Leistung entsprechend dimensioniert. Je nach Sonneneinstrahlung wird auch zeitweise Energie aus der Batterie gezogen. Die PV-Anlage läuft jetzt fast die ganze Zeit mit Max. Leistung (Bulk-Ladung) und produziert täglich zwischen 900 Wh und 1600 Wh je nach Motorstunden und Sonnenschein. Ich habe noch ein paar Feinjustierungen versucht und bin jetzt beim Einschaltpunkt von 14,1 V und Ausschaltpunkt von 12,7 V gelandet. Die Abschalttemperatur ist auf 50 Grad C und die Wiedereinschalttemperatur auf 48 Grad C eingeregelt. Übrigens, den Stromzu- und -abfluss der Batterie habe ich über das Victron BMV 501 sehr gut kontrollieren können.

Jetzt ist auch ein Regentag dabei. Die PV-Anlage hat auch jetzt noch kleine Mengen Energie in die Batterie geschoben. Morgens stand der Verbraucherakku bei 79,5 %, abends bei 83,7 %. Wie schon erwähnt, der Kühlschrank läuft durch, WC-Nutzung normal, Kochen, Licht, alles wie immer. Heute keine Warmwasseraufladung. Genauso wie erwartet, Batterie nicht voll = kein Wasser aufheizen. Morgen gibt es sowieso wieder warmes Wasser, wenn der Motor wegen Inselwechsel eingesetzt wird.

FAZIT:

Ich hatte selber nicht die größten Erwartungen in den Test, wurde aber auch eines Besseren belehrt und freue mich über das schöne Ergebnis.

Glaube und Berechnungen hin oder her, erst der „Versuch macht kluch“. Wir sind mit dem Erreichten zufrieden, wollen und brauchen keine 230V-Geräte.

MIT WENIGEN „KLICKS“ SPENDEN GENERIEREN

Gooding

Gooding ist ein System, das seit vielen Jahren existiert. Für Online-Käufe eines Mitglieds erhält Gooding bei verschiedenen Anbietern Prämien. Der größte Teil davon wird an Vereine weitergeleitet. Jeder Nutzer kann bestimmen, wie hoch der Anteil Goodings an den Prämien ist und an welchen Verein die Vergütung weitergeleitet wird.

Der Husumer Seglerverein erhält seit ziemlich genau sieben Jahren Prämien, die zu 99 % von einem Mitglied generiert wurden. Bislang sind **1314,- €** an den Verein gezahlt worden, das entspricht 187,-€ jährlich. Das ist eine gute, legale und unkomplizierte Möglichkeit, den Verein zu unterstützen.

Das System von Gooding kann über die Domain www.gooding.de aufgerufen werden.

The graphic features a background of light-colored wood grain. On the right side, there is a brown paper shopping bag with a red heart-shaped tag hanging from its handle. The text is arranged in three horizontal sections. The top section contains the text 'Online einkaufen + unseren Verein unterstützen' in a dark blue, sans-serif font, with a plus sign between 'einkaufen' and 'unseren'. The middle section contains the text 'Ich bin dabei' in a larger, bold, dark blue font, with the tagline 'und mache mehr aus meinen Einkäufen.' in a smaller, lighter blue font directly below it. The bottom right corner features the 'gooding' logo in a dark blue, lowercase, sans-serif font, with a small blue 'gr' icon to its right.

**Online einkaufen +
unseren Verein
unterstützen**

Ich bin dabei
und mache mehr aus meinen Einkäufen.

gooding^{gr}

Aus dem Archiv

Auch im vergangenen Jahr ist das Archiv gewachsen; Kurt Kossatz hat uns seinen Bilderschatz zum Digitalisieren zur Verfügung gestellt und Peter Kruse hat uns auch Bilder übergeben. Trotzdem sind wir dankbar für jedes Foto, jedes Negativ, jeden Film, der das Archiv bereichert.



*Arbeiten in den 50ern. von links: NN, Johnny Nickelsen, Walter (Wally) Jacobsen.
(Foto: Peter Kruse/ Archiv HSrV).*

In eigener Sache

Dieses Jahr stammt die Tröte aus der Hand von Jörgen Bruhn und Krabat Rombach. Broder Iben hat wieder für die Anzeigen gesorgt.

Wir wünschen Euch ganz viel Spaß beim Lesen, wir wünschen uns wieder so viele interessante Berichte wie in diesem Jahr.

Frohe Weihnachten und einen Guten Rutsch

Euer Tröte – Team

AUCH 2022 HATTEN WIR WIEDER

Spaß bei der Arbeit

VON JÖRGEN BRUHN



Brückenreparatur März 2022 (Foto: Uwe Paulsen/ Archiv HSrV).



Brückenreparatur bei bestem Wetter (Foto: J.Bruhn).



Der Fahrradplatz vor dem Clubhaus wird erstellt (Foto: J.Bruhn).



Pflastern des neuen Fahrradplatzes (Foto: Uwe Paulsen)

Abschied

In diesem Jahr mussten die Mitglieder des Husumer Segler-Vereins von zwei langjährigen Mitgliedern Abschied nehmen.

Am 12. August 2022 verstarb unser langjähriges Mitglied

DR. MATTHIAS SCHENKE.

* * *

Am 18. September trat dann unser Ehrenmitglied

DIETRICH LORENZ

seine letzte Reise an.

Wir werden sie in dankbarer Erinnerung behalten.



Herbst (Foto: Jörgen Bruhn)



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

