



TRÖTE

2024



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:	2.VORSITZENDER:	KASSENWART:
Heiko Cunze	Christian Stender	Christian Melzer
Tel: 0151-20784375	Tel: 0179-4634619	Tel.:04841-772270

JUGENDWART:

Phillip Gienapp
Tel.:0152-29577813

TAKELMEISTER:	PLATZWART:	GEBÄUDEWART:
Jürgen Bruhn	Markus Kramer	Frank Petersen
Tel.:0171-9900079	Tel.:0157-54327382	Tel.:0177-6128316

UNSER ÄLTESTENRAT:

Hargen Johannsen, Sonja Cunze, Helmut Adam, Jens Arnold Petersen, Walter Pünter, Sönke Tönnies.

IMPRESSUM:

„Tröte“ Vereinszeitschrift des Husumer Segler – Vereins von 1928 e.V.
Postfach 1246, 25802 Husum E-Mail: Troete@hsrv-husum.de

Redaktion: Jürgen Bruhn, Krabat Rombach. Anzeigen: Katja Heubel.

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: RAVNA mit Phillip und Markus, PIKKU MY mit Juha und August auf der Modersloch-Spaßregatta. Foto: Jürgen Bruhn



Grußwort

Liebe Seglerinnen und Segler,

das Jahr 2024 beginnt mit der Bootseigner-Versammlung am 06.01.2024; es sind 30 Bootseigner anwesend. Es folgt am 02.02. die Jahreshauptversammlung. Die Beteiligung war mit 43 Mitgliedern gut.

Das Ansegeln nach Pellworm fand am 11.05.2024 mit 11 Booten bei gutem Wetter und wenig Wind statt. Das abendliche Essen bei Arno war gut. Es wurde viel gelacht und erzählt bis in den späten Abend. Am nächsten Tag machten sich die Gode Wind und die Faxe bei Ost 5-6 Bft. auf den Weg nach Helgoland. Andere Segelkameraden fuhren nach Hooge und Föhr zu ihren Sommerliegeplätzen.

Am 11.05. war es wieder soweit, die Hever-Regatta auszurichten. Es waren 11 Boote am Start, vier Boote von Föhr, drei von Nordstrand, eins vom Nachtbarverein SVN und drei Boote von Husumer Segler-Verein. Bei einer guten Brise wurde die Bahn abgesegelt. Bei leckerem Essen und Livemusik verbrachten alle einen schönen Abend.

Das Absegeln folgte am 31.08 nach Nordstrand mit fünf Booten. Gegen Abend wurde beim Nordstrander Wassersportverein gegrillt und bis nach Mitternacht gefeiert. Das Aufslippen am 28.09 und 26.10 ging reibungslos über die Bühne.

Wir hatten in diesem Jahr leider einen Mastbruch, wobei zwei Hände Schaden nahmen. Aber alles ist wieder verheilt, Gott sei Dank.

Mit dem Grünkohlessen am 13.12.2024 im Kirchspielkrug in Simonsberg neigt sich die das Jahr 2024 dem Ende zu. Es waren 53 Teilnehmer zum Grünkohlessen gekommen. Wir haben an dem Abend fünf Mitglieder für langjährige Mitgliedschaft ehren können, zweimal 25 Jahre und dreimal 50 Jahre. Jürgen zeigte wieder schöne alte Fotos, es gab gute Gespräche untereinander. Wir können im Frühjahr wieder zur Peking, und diese besichtigen, Jürgen Ketels wird uns führen.

Ich wünsche Euch eine gute Segelsaison 2025!

Heiko Cunze, 1. Vorsitzender des HSrV.

- Lohnt sich für alle Kunden,
für Mitglieder sogar noch mehr
- Unterstützt die Region
- Jetzt registrieren und sofort
Cashback sammeln!



MeinPlus
Mit jedem Einkauf Geld zurück!
Morgen kann kommen.

Wir machen den Weg frei.

MeinPlus
Meine VorteilsWelt



**VR Bank
Westküste**

Inhalt

AUS DEM VEREIN

Impressum	Seite 1
Grußwort	Seite 2
Jugendarbeit 2024	Seite 3
Regatten im Revier 2024.	Seite 8
Moderslochregatta	Seite 14
Bootsbewegungen 2024	Seite 18
Danke, Helmut!	Seite 20
Liegeplatzstatistik	Seite 22
Die neue Tür.	Seite 24

BERICHTE

Kopf hoch Sommertour 2024	Seite 26
Absegeln 2024	Seite 39
Highlands & Islands - Törn	Seite 40
Dieses Mal andersherum ...	Seite 56
Nordseewoche 2024	Seite 82
50 Jahre Sportbootvereinigung Nordsee	Seite 102

DÜT UN DAT

Safety first - so lang dat nich to düer warrt	Seite 104
Andenken an Rainer	Seite 110
Vierzig Jahre Heine-Kai	Seite 112
Aus dem Archiv	Seite 130
Mit C. P. Hansen durchs Wattenmeer	Seite 132
Das alte Bild	Seite 141
Abschied	Seite 148
Ehrungen	Seite 150
In eigener Sache	Seite 150

UNSER JUGENDWART HAT DAS WORT:

Jugendarbeit 2024

TEXT UND BILDER VON PHILLIP GIENAPP

Während sich die Segel-Gruppe im letzten Jahr deutlich verjüngt hatte, der Schwerpunkt daher auf dem Opti-Segeln lag und das Jollensegeln etwas zu kurz kam, sieht es jetzt so aus, als ob Jollensegeln wieder einen etwas größeren Stellenwert einnimmt. Zum einen sind ein paar etwas Ältere dazugestoßen, zum anderen werden natürlich alle größer und / oder finden auch so Spaß mal mit einem größeren Boot zu segeln. So bleibt es wie in letzten Jahren auch: ständig ändert sich etwas, was auch einen Teil des Spaßes ausmacht.



Im Mai auf dem Hafen

Wie jedes Jahr ging es nach den Osterferien aufs Wasser und dann eben häufig mit Optis und Jollen. Interessanterweise sind dieses Jahr durch Privatinitiative mehr und mehr Piraten aufgetaucht und haben den 420er ein wenig „abgelöst“. Und dies ohne, dass der Verein ein Boot hätte kaufen müssen, denn es sind alles private Boote, die wir aber für die Jugendarbeit nutzen können (Danke Thilo!).

So waren wir häufiger mit Jollen und Optis im Hafen unterwegs, teils auch bei etwas mehr Wind, was dann zu spannenden Situationen führen kann, wenn fast gleichzeitig ein Opti und ein (Holz)Pirat kentern und der Pirat natürlich den Mast in den Schllick stecken muss.



Ein Opti ist gekentert, der Pirat gleich auch.



Mit einiger Mühe ist der Pirat wieder aufgerichtet.

Dieses Jahr wurde mit großem Spaß viel Opti-Ball gespielt: im Prinzip Tick, bei dem ein Ball ins Boot geworfen werden muss, damit der/die andere dann dran ist.



Optiball-Spielen mit Optis und Piraten



Unsrere SpeedBreeder bei Hack

Auch die SpeedBreeder wurden gerne genutzt, vor Allem um es bei ordentlich Hack richtig „krachen“ zu lassen. Dann ist auch für die größeren der Hafen mal nicht zu klein und langweilig. Aus diesem Grund haben wir dieses Jahr versucht, auch ein paarmal „draußen“ auf der Hever zu segeln. So kamen z.B. zwei Piraten

mit zum Absegeln und natürlich darf auch die Modersloch-Regatta nicht vergessen werden, auch wenn da die Besatzungen zum allergrößten Teil Erwachsene waren.



Piraten beim Absegeln.

In den Sommerferien hatten wir Pause, aber zum Glück gibt es noch andere Vereine und so waren wieder einige auf dem Segel-Camp in Kollmar an der Elbe oder auf der Optilager in Friedrichstadt.

Unseren Ersatz-Jugendkutter, die „Tuula“ haben wir leider dieses Jahr nicht fertig reparieren können, da die nötigen Reparaturen doch aufwändiger als anfangs gedacht waren. Wir sind aber optimistisch, dass es nächstes Jahr etwas wird.

Wie auch in den letzten Jahren hätte sich die Segel-Gruppe nicht ohne tatkräftige Hilfe stemmen lassen. Vielen Dank an alle und vor Allem an Jesko Ostergaard und unsere Jungs, Jan, Juha und Pekka!



Schöner kann Segeln nicht sein: Pirat auf der Hever.

INVESTMENT
select

Ihr Makler für Versicherungen & Finanzen

Onno Ingwersen

Johannes-Mejer-Str. 12 . 25813 Husum . ☎ 0 48 41 / 98 127 91 . Fax 0 48 41 / 98 127 92 . Mobil 01 72 / 15 340 91

www.investmentselect.de

The advertisement features a large image of a stone-paved path leading towards a blue railing. A small inset photo shows a man and a woman smiling at a desk with a laptop. The main text 'INVESTMENT select' is in a stylized font, with 'select' in cursive. Below it, the slogan 'Ihr Makler für Versicherungen & Finanzen' is displayed. At the bottom, the name 'Onno Ingwersen' is prominently shown above contact information. A website URL is also provided at the very bottom.

JÖRG HANSEN WAR WIEDER SCHNELL UNTERWEGS

Regatten im Revier 2024.

VON JÖRG HANSEN

In der aktuellen Saison nahm ich an vier regionalen Regatten teil. Die erste Regatta des Jahres ist für mich traditionell die Zubringer-Regatta nach Helgoland. Diesmal konnte ich das erste Mal meine Esmeralda vorher nach Hooge segeln. Sonst war ich immer direkt vor dem Start von Amrum aus zur Startlinie gekommen. Mein Sohn hatte sich als Crew angemeldet und reiste erst ganz kurzfristig per Fähre direkt vom Schulausflug nach Hooge an. Die Steuermannsbesprechung, die ich mir immer ganz wichtig vorgestellt hatte, war nach 3 Minuten zu Ende. Kernaussage: „Alles wie immer.“ Das Teilnehmerfeld besteht zu 99 % aus Wiederholungstatern, daher gab es auch keine Fragen.



ESMERALDA auf der Tertius-Regatta. (Foto: Jörgen Hansen)

Nachdem wir vor der Regatta starke Ostwinde hatten, kämpften wir am Pfingst-Sonnabend mit flautigem Wind.

Aus der Süderaue ging es noch mit 5 Knoten voran. Im Schmaltief waren es nur 2 - 3 Knoten und wir mussten die G1 setzen, um unser Boot in Fahrt zu halten.

Lars Südbrock, der auch im letzten Jahr unser Hauptkonkurrent bei den letzten Regatten war, versuchte mit seiner Thalassa eine nördliche Route – wahrscheinlich um den berüchtigten Schiebestrom unter der Düne zu erwischen, von dem Harry immer geschwärmt hat. Letzten Endes kamen wir mit unserem direkten Kurs als erste Yacht vor Lars durch die Ziellinie neben der Mole am Südhafen. Nach gerechneter Zeit gewann Gerd Walter Siefert mit seiner Moors teert.

Danach folgte schon die **Hever-Regatta** am 15.06.2024. Bei dieser Regatta hatte ich drei Funktionen:

- 1) Regattaleiter
- 2) Regattateilnehmer
- 3) Bassist in der Band auf der Party nach der Regatta.



© Jörgen Bruhn HSrV

Auf der Hever-Regatta: Links TIIRA (HSrV), rechts NORAJA (WYC)

AUF DER HEVER-REGATTA:

Hätte ich nicht selbst teilgenommen, wären nur zwei HSrV Yachten dabei gewesen. Dafür waren diesmal mehr Gäste dabei. Wir hatten vier Yachten aus Wyk, drei aus Süderhafen und eine vom SVN. Dass so viele Gäste dabei waren hat mich sehr gefreut, aber wir sollten wieder mehr eigene Yachten stellen.

Die Regatta fand bei 6 Bft und regnerischem Wetter statt. Trotzdem sind alle Teilnehmer gestartet und bis auf 3 Boote sind auch alle durchgesegelt. Es gab keine Schäden und wir hatten durch die Begleitboote, wie im letzten Jahr, jederzeit alles gut gesichert. Nach der Regatta folgte eine schöne Feier mit Preisverteilung, tollem Essen und mit kühlen Getränken.

Das erste Mal gab es Livemusik von unserer Band „Dragonflys“, in der ich mit meinem Sohn zusammenspiele. Gonne gehörte auch mit zu meiner Regatta-Crew. Er hat sich stark beim Aufbau der Musikanlage und in der Band eingebracht. Er ist aber auch als Crew auf dem Boot wertvoll, weil er das Boot fast so gut kennt wie ich.



Ungemütliche Hever-Regatta: Von links: SANCHO PANZA (NWV), ESMERALDA (HSrV), MILJA (NWV)

Die dritte Regatta war die Tertius-Regatta in Meldorf Ende August. Hier hatten wir Traumwetter und tollen Wind für die Hin- und Rücktour. Allerdings war die Tide denkbar ungünstig. Harald, der das erste Mal auf der Esmeralda mitkam, hatte sich spontan für die Überführung und die Regatta gemeldet. Das Hochwasser war am Mittag und so mussten wir gegen die Tide segeln und kamen gegen den Strom und mit flauem Wind von vorn nicht mehr voran.

Da hatte ich nun extra meinen Star-Rudergänger Thies Hansen einfliegen lassen, der sich auf der Hever-Regatta schon bewährt hatte. Zudem hatte ich eine spezielle G2, die nur bis 15 Knoten Wind taugt, angeschlagen; aber alles half nichts. Wir haben schließlich Neptun ein Bier spendiert. Auch das änderte nichts und wir mussten kurz vor Büsum, 4 sm vor der Ziellinie, aufgeben, da auch Windfinder erstmal keine Besserung versprach. Harald war trotz des schlechten Abschneidens von der Regatta begeistert und kommt hoffentlich jetzt öfter mit. Bisher hatten wir nur zusammen Jolle gesegelt.

Am 21. September kamen wir zur ersten Jollen-Spass-Regatta (vierte Regatta) zusammen. Es nahmen zwei Zugvögel, drei Piraten und eine Skiffjolle teil. Der Seglerverein hat sensationell viele Vereinsjollen und zusätzlich hat Familie Gienapp noch einige. Es wären noch viele weitere Jollen für mehr Teilnehmer vorhanden gewesen. Ich konnte wieder den Zugvogel, die „Allora“ segeln, mit dem ich schon erfolgreich bei der Tertius-Regatta teilgenommen hatte. Meine Vorschoterin war Teelke, mit der ich gern auf der Treene meine 470er Jolle segle.



Jörg und Theelke auf der ALLORA während der Spassregatta.

Mich freut immer, wenn ich mit Jugendlichen aus unserem Verein segeln kann, auch wenn ich nicht mehr Jugendwart bin.

Am Vormittag haben wir zunächst an Land die Pocken entfernt, damit wir mit glattem Unterwasserschiff bei der Regatta eine faire Chance hatten.



© Jörgen Bruhn HSrV

Jorie und Pekka nutzen mit dem Piraten HERR VON BODEFELD jede Chance und gewannen zu recht.

Wir mussten uns mit dem anderen, von Heiko Cunze selbst gebauten, schnittigen Zugvogel „Tetsche Wind“ messen, der von Heiko Cunze mit einer Drei-Generationen-Familien-Crew gesegelt wurde. Tetsche Wind ist mit dem „Binnenrigg“ immer ein schwieriger Gegner. Wir haben bei bestem Wetter mit vier Bft drei Durchgänge vor dem Dockkoog gesegelt. Gewonnen hat die Regatta eine gemischte Jugendcrew auf einem Piraten, so nach dem Motto: Wenn zwei sich streiten gewinnt der Pirat. Ein bisschen Schade war, dass wir unser Begleitschlauchboot nicht dabei hatten. Wir sind also tapfer gegen den Ostwind bis zum Seglerverein aufgekreuzt. Das war tatsächlich die größte seglerische Leistung an dem Tag.

FAZIT NACH DIESEN VIER REGATTEN:

Wir sollten mit einer Crew-Börse und anderen Maßnahmen dafür sorgen, dass wieder mehr Yachten an unseren Regatten teilnehmen. Natürlich sind wir alle eher Fahrtensegler. Die Regatten sind aber neben dem sportlichen Wettbewerb auch Treffen zwischen den Vereinen und auch für die Vereine selber Highlights im Jahr. Die Feiern danach gehören natürlich auch dazu. Bei unserer letzten Hever-Regatta war die Party danach ein solches Highlight. Weil wir ein Komitee gegründet hatten, das sich professionell um Essen, Getränke und Musik gekümmert hat, war die Feier ein voller Erfolg. Nicht zu vergessen die bewegten Bilder von der Regatta direkt am gleichen Abend von Jörgen. Katja hat schon zugesagt, nochmal die Organisation zu übernehmen. Das sind doch gute Voraussetzungen für die Hever Regatta 2025.

„Klar Schiff“

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

Umfangreiches Sortiment

» an Niro - Schrauben «

Nutzen Sie unsere Erfahrung zu Ihrem Vorteil

Öffnungszeiten : 7.30 bis 12.00 Uhr + 13.00 bis 17.00 Uhr



**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

SPAß UND TRAINING VOR SCHOBÜLL

Moderslochregatta

TEXT UND FOTOS VON JÖRGEN BRUHN

Gegen Ende des Sommers hatte Jugendwart Phillip Gienapp eine gute Idee (oder war es Ehefrau Katja Heubel?): Wie wäre es mit einer Trainingsregatta für Jollen?



Munteres Treiben am Startboot: an Deck Anke Breum und Katja Heubel.

Auf der Heverregatta ist die Teilnahme von Jollen problematisch. Die Dickschiffe segeln über Niedrigwasser weitere Strecken. Die Integration einer Jollenregatta mit mehreren kurzen Runden ist dadurch schwierig, dass die Wasserfläche mit genügend Tiefe zu Niedrigwasser sehr klein wird. So findet also am 21. September eine Trainingsregatta statt. Katja hat die Regatta perfekt vorbereitet. Markus Kramer stellt seine TORTUGA als Startboot zur Verfügung, und der Takelmeister kommt zum Fotografieren mit. Mit Anke Breum auf dem Startboot ist die kleine Crew komplett. An den Start gehen sechs Jollen mit gemischter Besatzung. Es gibt Familiencrews mit drei Generationen, ein Vorstandspirat ist dabei und Boote mit Jugendlichen oder zumindest jung gebliebenen Regattacracks starten auch.



Nur nichts verschenken: Heiko und Pekka segeln voll konzentriert.



Wendepunkt vor Schobüll. Man spürt das traumhafte Segelwetter.

Bei traumhaftem Wetter und etwas auffrischendem Wind absolvieren die Jollen drei Runden. Ein kleiner Wermutstropfen oder eher ein deutlicher Fingerzeig war die Havarie einer Besatzung. Hier gelang das Mann-über-Bord-Manöver nicht, und es dauerte lange, bis die Lage wahrgenommen wurde und ein Begleitboot vor Ort war. Das war bei dem schönen Wetter sicher kein Problem, aber wir haben daraus natürlich gelernt. Alle Jollen sind mit Funkgeräten ausgerüstet und wir werden ein weiteres Sicherungsboot mitnehmen. Denn eins ist klar: So eine Trainingsregatta sollte es unbedingt wieder geben!

Nachdem die Boote in den Hafen geschleppt oder gekreuzt waren, gab es noch ein gemeinsames Pizzaessen mit der obligatorischen Preisverteilung. Vielen Dank an alle Helfer, besonders an Katja Heubel, die die Regatta so professionell durchgeführt hat.

ERGEBNISSE SPASSREGATTA:

1	Herr von Bodefeld	Pekka, Jorie	Pokal und Schokolade
2	Allora	Jörg, Theelke	Schokolade
3	Tetsche Wind	Heiko, Mex, Joona	Schokolade
4	Ravna	Phillip, Markus	Igelpreis
5	Fliege	Heike, Nina	Schwimmpreis (Badekappe)
6	Pikku My	Juha, August	Kenterpreis (Badeente)



Jorie und Pekka freuen sich über den verdienten Sieg.



GÜNTHER FALKENBERG

von der IHK Flensburg öffentlich bestellter und vereidigter
Sachverständiger für Ursachen von Wassersport- und Badeunfälle

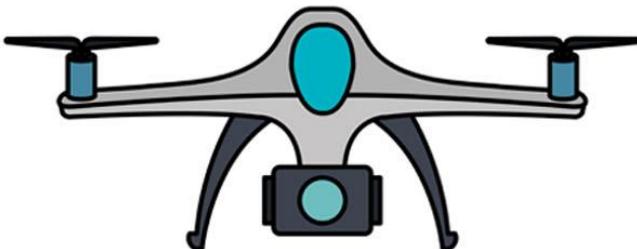


Kiehuck 4 / 25845 Nordstrand

Telefon: +49 152 24 90 98 90 / Telefax: +49 321 28 05 84 80

Mail: f@lkenberg.de / www.wassersportunfaelle-gutachten.de

Sea-and-Building.cam



Professionelle Dronenaufnahmen auf dem Wasser und im Bauwesen

Günther Falkenberg / Kiehuck 4 / 25845 Nordstrand

Fon: +49 152 24 90 98 90 / Fax: +49 321 28 05 84 80

Mail: postfach@mail.gmx / www.sea-and-building.cam

BEWEGUNG HÄLT JUNG.

Bootsbewegungen 2024

TEXT UND FOTOS VON JÖRGEN BRUHN.

2024 war das Jahr der Jollen. So konnten wir in der Halle drei neue Jollen begrüßen: Die RAVNA, eine Holzausführung und die FLIEGE, ein moderner Pirat als Dauerleihgabe, komplettieren die Flotte von Familie Gienapp.



Die „neuen“ Piraten RAVNA (links) und FLIEGE auf der Trainingsregatta vor Schobüll.

Die SEETEUFEL gehört Jan Oestergaard. Das ist eine schöne VB-Jolle. Ältere Bootseigner erinnern sich noch an die Präsentation dieser geräumigen Fahrtenjollen auf der Bootsausstellung Mitte der siebziger Jahre.

Ebenfalls neu ist die YONDER, ein hübsches Tuckerboot, das Bernd Bednarz mit in den Verein brachte. Hinzugekommen ist auch die LADY L von Ole Radatz. Das handliche Kielboot wird in der neuen Halle überholt. Last but not least konnten wir Martin Erichsens Neuerwerbung SVETO begrüßen. Es handelt sich um eine gepflegte Slotta 30.



Imposantes Gespann: NEPTUN auf dem Profi-Trailer.

Abschied nehmen mussten wir von Günni Falkenbergs NEPTUN. Sie verließ unser Gelände Richtung Niedersachsen. Ebenfalls auf die Reise ging Heiko Cunzes TÜMMLER, die auf dem Wasserweg überführt wurde. Die FELIX von Familie Lorenz ist ebenfalls umgezogen, und zwar in die Ostsee. Dann verließ auch Martin Erichsens bisherige SVETO den Husumer Hafen endgültig. Die NINETYSIX von Ralf Jürgensen wechselte den Besitzer und damit auch den Heimathafen. Sie soll die Ostsee bereisen.

Einen Eigentwechsel gab es 2024 auch: Anke Breum übergab ihre EKKE NEKEPENN an Thomas Reinke. Das Boot bleibt also im Verein.

Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de

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

Einsatzberichte, Fotos, Videos und Geschichten von der rauen See erleben:

[f](#) [t](#) [i](#) [y](#) #TeamSeenotretter

DIE SEENOTRETTER
DGzRS

Spendenfinanziert

GENERATIONSWECHSEL IM GRÜNEN

Danke, Helmut!

TEXT UND FOTOS VON JÖRGEN BRUHN.

Unser Geländewart Helmut Adam, liebevoll „der Grüne“ genannt, hatte vor der Jahreshauptversammlung angekündigt, nicht wieder anzutreten. Er wäre nicht Helmut, wenn er diesen Abgang nicht gut vorbereitet hätte. So fragte er Markus Kramer frühzeitig, ob er sich solch ein Amt vorstellen könnte. Wir hatten Glück: Markus sagte ja.



Bei der Arbeit: Helmut Adam, Peter Meyn, Walter Pünter. (Foto: Uwe Paulsen)



Artfremde Arbeit: Helmut und der Rüttler.

2016 wählte die Versammlung Helmut Adam zum Geländewart. Sein Vorgänger Jens Arnold Petersen hatte ihn auf das Amt vorbereitet. Helmut hat acht Jahre für ein gepflegtes Gelände gesorgt.



Bleibender Eindruck: Helmut Adam fährt mit Ingo Raschert Brücken.



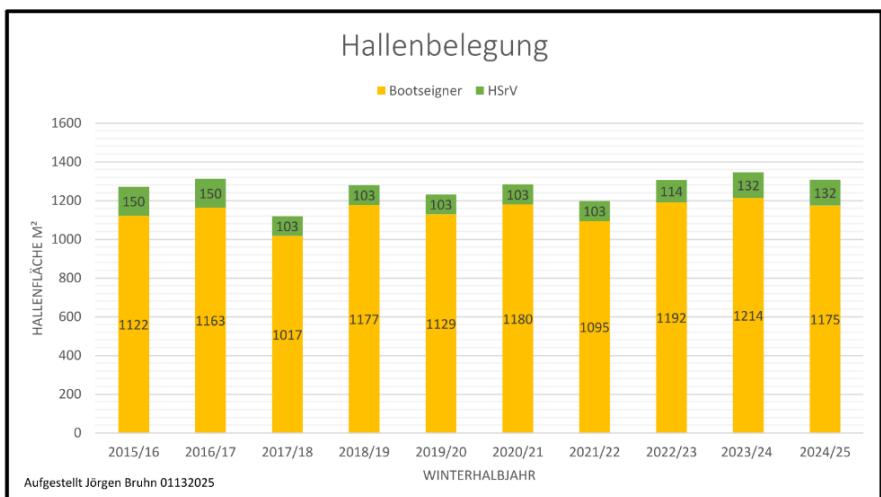
Voll cool: Der Geländewart pflegt den Rasen.

Wenn Hallenwart oder Takelmeister eine Arbeit planten, war Helmut fast immer dabei. Beinahe unverzichtbar war und ist er beim Bootstransport. Gekonnt und umsichtig zieht Helmut Trailer und Boote an ihren Platz. Sichtbares Zeichen seines Wirkens ist die Ruhebank am Vereinsgelände. Die hat er geplant, besorgt und bepflanzt. Für die liebevolle Pflege der Blumen und des Geländes überreichte der Takelmeister ihm auf der Jahreshauptversammlung eine „goldene Gießkanne“. Das war allerdings kein Abschiedsgeschenk, denn wir brauchen Dich, Helmut!

BEINAHE FULL HOUSE.
Liegeplatzstatistik
VON JÖRGEN BRUHN

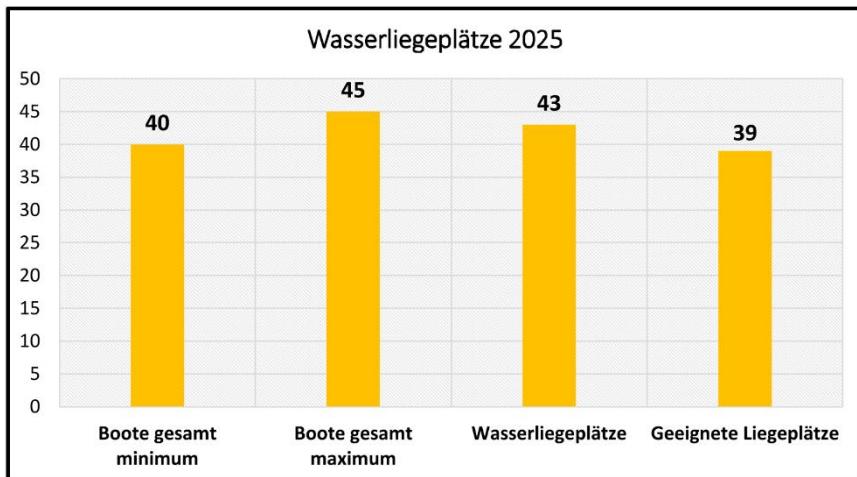
Seit neun Jahren gibt es die Liegeplatzstatistik. Das gibt dem Takelmeister Sicherheit bei der Platzvergabe: Wir wissen, was geht und was nicht mehr geht. Auch im letzten Jahr gab es Bewegungen, die allerdings nicht gravierend waren. Eine Fehleinschätzung ist dem Takelmeister allerdings unterlaufen (wahrscheinlich waren es mehrere, die er nur nicht bemerkt hat): Die Jollen, und davon gibt es glücklicherweise eine ganze Menge, einfach irgendwo drunterziehen, geht nicht immer gut. Darauf werden wir im nächsten Herbst besser achten.

HIER DIE STATISTIK DER HALLENBELEGUNG:



Die Grafik zeigt, dass wir die Hallen gut belegt haben. Hinzu kommen, wie im letzten Jahr, zwei Außenlieger an Land und einer im Wasser.

DIE ZWEITE GRAFIK BILDET DIE SITUATION AN UNSEREN STEGEN AB. NICHT GEZÄHLT SIND JOLLEN:



Hier sind wir, wie immer, eindeutig überbelegt. Solange Boote den Sommer in Wyk, auf den Halligen, in der Ostsee oder an Land verbringen, ist das kein Problem. Wir müssen uns aber stets bewußt sein, dass nicht alle Hallenlieger an unsere Stege passen. Immer wieder leben Diskussionen um Bootseigner auf, die ihre Boote lange in der Halle lagern. Regelmäßig gibt es dann Vorschläge, Hallenlieger nur für einen bestimmten Zeitraum zu dulden. Abgesehen davon, dass dies mit unseren „Mietverträgen“ kaum durchsetzbar sein wird, ist es aus Sicht des Takelmeisters völlig falsch. Selbst wenn wir Platz in der Halle gewinnen (für den uns dann natürlich auch die Einnahmen fehlen), können wir nur neue Boote aufnehmen, die nicht an unseren Brücken liegen möchten. Fast immer sind die „neuen“ Boote auch breiter oder tiefer als die abgehenden. Da stoßen wir dann oft auch mit der Form und Tiefe unserer Liegeplätze an die Grenzen. Ein letztes Problem ist der fehlende Schlick am Längssteg. Hier können eigentlich nur noch Jollenkreuzer oder sehr flache Kielschwerter liegen.

DO-IT-YOURSELF IN GROß.

Die neue Tür.

VON JÖRGEN BRUHN.

Alles hat ein Ende. Die Lebenszeit des Tores zur alten Halle war deutlich abgelaufen. Es stammt, mit Umbauten, aus 1978 und hat uns jahrzehntelang gute Dienste geleistet. Einige Platten waren durchgerostet und nachdem Jens Arnold schon einmal mit „ausgerauschtem“ Tor in eine bedenkliche Situation geraten war, stand der Entschluss fest: Wir bauen ein neues Tor. Im Herbst war es dann so weit. Der Takelmeister hatte Material bestellt und seinen Baggerlader und ein Fahrgerüst mitgebracht. Mehrere handwerklich besonders prädestinierte Segler erschienen und der „Spaß“ begann. Um die Aufhängung des Tores zu verstärken, wurde es als Erstes ausgehoben. Dabei zeigte sich, dass der obere Holm nicht mehr vorhanden war, er war schlicht verrottet.



Macht einen geknickten Eindruck: Das alte Tor. (Foto: Christian Stender).

Also war es höchste Zeit für den Neubau. Während zwei Segler die Laufschiene sicher befestigten, bauten wir anderen das Tor. Die Hölzer waren schon vorher optimal lasiert worden. Nach eineinhalb Tagen war es dann so weit: Unsere kleine Arbeitsgruppe konnte das Tor mit dem Baggerlader einhängen und, wer hätte das gedacht, es passte sogar. In den nächsten Tagen erhielt es noch den letzten Schliff und hält hoffentlich wieder eine Generation lang.



Gleich sitzt es! (Foto: Ingo Raschert).

Vielen Dank an alle helfenden Hände. Wie schön, dass wir auch anspruchsvollere Arbeiten gemeinsam so unkompliziert erledigen können!

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**

GODEWIND AUF HOLLANDS KANÄLEN

Kopf hoch Sommertour 2024

TEXT UND FOTOS VON BRIGITTE BRUHN UND SÖNKE TÖNNIES.

ZUNÄCHST BERICHTET BRIGITTE:

Auch in diesem Jahr planten wir eine längere Reise mit der GOODEWIND. Die Niederlande und die Stehende Mastroute sollten unser Ziel sein. Heiko und Sonja hatten auch Lust mit ihrer FAXE die gleiche Tour zu unternehmen.

Am 20. April kamen in Tetenbüll Spieker die Boote zu Wasser. Alle freuten sich auf die bevorstehende Saison. Sönke motorte mit der GOODEWIND nach Husum, denn dort war der Mast über Winter im Mastenlager. Nach dem Maststellen und Segelanschlagen ging es zurück nach Tetenbüll Spieker.

Wir machten das Ansegeln des HSrV am 11. Mai nach Pellworm mit. Von dort aus haben wir unsere Tour mit Sonja und Heiko gestartet. Bei vier bis fünf Beaufort aus Südost ging es nach Helgoland. Im Südhafen verbrachten wir eine sehr unruhige Nacht bei viel Schwell im Hafen. Am 13. Mai sind wir bei sehr hoher See nach Spiekeroog gestartet. Nach der „TG 9“ steuerten wir direkt auf Spiekeroog zu. Der Wind wurde jetzt so schwach, dass wir mit Motorunterstützung weiterfuhren. Nach der ganzen Schaukelei der letzten Nächte auf Pellworm und Helgoland blieben wir noch einen Tag auf Spiekeroog, bevor es dann weiter ging nach Norderney. Am 16. Mai hatten wir zum Anfang vier bis sechs Beaufort aus Ost, der dann auffrischte auf fünf bis sieben Beaufort. Unter der Küste von Norderney hatten wir bei einem wolkenlosen Himmel bis zu 1,50 Meter Welle, die uns gut voranbrachte.

Nun ging es am 17. Mai weiter nach Borkum. Auch hier hatten wir einen schönen Segeltag. Heiko hatte inzwischen einen Anruf bekommen und seinen Tümmeler verkauft. Am 18. Mai sind Sonja und Heiko dann bis Emden gesegelt und von dort nach Husum gefahren, um das Boot fertig zu machen. Wir blieben noch auf Borkum. Das Wetter verwöhnte uns mit einem weiteren Sommertag.



Am Strand von Borkum.

Nun ging es am 19.5. nach Holland. Unser erstes Ziel war Schiermonnikoog. Diese Insel erreicht man durch einen sehr flachen Priel nur bei Hochwasser, außer man hat ein Plattbodenschiff. Am 20.5. blieben wir hier und erkundeten die Insel. Die Strände von Schiermonnikoog gehören zu den breitesten Europas. Der Hafenmeister hat mit der Gruppe „Dragseth“ gespielt und kannte Kurt von der SILVERMÖV aus Tönning.



Das Hafengebäude von Schiermonnikoog.

Am 21. Mai verließen wir Schiermonnikoog Richtung Schleuse Lauwersoog. Der Wetterbericht für die nächsten Tage war nicht so gut für eine Weiterreise zu den Westfriesischen Inseln. Da wollten wir dann lieber die Stehende Mastroute starten.

Im Lauwersmeer konnten wir bis zum Kanal gut segeln. Die Landschaft erinnerte an die Eider und den Götakanal. Nach zwei Schleusen und fünf Brücken erreichten wir Dokkum. Hier gibt es viele Anlegestellen, wobei auf die Bäume zu achten ist. Wir fanden einen Liegeplatz direkt unter einer Windmühle. In der Nacht hat es das erste Mal geregnet. In diesem schönen Ort verbrachten wir einen Hafentag.



Unser Liegeplatz unterhalb der Windmühle von Dokkum.

Jetzt setzten wir die Reise am 23. Mai nach Leeuwarden fort. Die Landschaft hier war geprägt durch die Landwirtschaft. Nicht alle Liegeplätze in Leeuwarden sind für Segelboote geeignet, da Bäume über das Wasser hängen können. Wir haben uns das frieseche Museum angeschaut und festgestellt, dass es West- und Ostfriesland gibt. Nordfriesland wird nicht erwähnt. Darauf haben wir aufmerksam gemacht und erzählt, woher wir kommen. Sönke trieb es am selben Tag noch weiter nach Franeker. Elf Seemeilen sollten am Nachmittag noch zu schaffen sein. Dieses Stück der Strecke ist nicht mehr auf der Stehenden

Mastroute, aber sie ist ein Kanal für Frachter aus Harlingen. Es gibt keine Anlegestellen und die Strecke ist sehr langweilig. Franeker hat eine sehr hübsche Altstadt.



Das Rathaus in Franeker.

Das Rathaus entstand, als die Stadt einmal eine Universitätsstadt und sehr reich war. Napoleon verbot die Uni und es ist keine wieder entstanden. Nun ging es am 24. Mai weiter nach Harlingen. Bei vier Knoten Strom und ein bis zwei Beaufort aus Ost waren wir schnell dort und es gab die ersten Pommes in Holland.

Am 25. Mai hat es morgens geregnet. Der Wetterbericht ließ keine Tourplanung zu den Westfriesischen Inseln zu. Wir entschieden uns für einen Hafentag. Heute war in ganz Holland der Tag der Retter. Seerettung, Feuerwehr; Polizei und das holländische DRK stellten ihre Arbeiten am Hafen vor. Hier entdeckten wir den Nachbau der WITTE SWAN. Mit diesem Schiff ist Willem Barents zur Barentssee aufgebrochen. Ehrenamtliche haben das Schiff in fünfjähriger Arbeit nachgebaut. Eine Ausstellung zeigt, wie die Männer mit Wilhelm Barents diese Reise gemacht haben und wie sie im Eis eingefroren sind.

26. Mai: Heute war es zu windig, um zur Insel Vlieland aufzubrechen. Also sind wir mit der Fähre hingefahren. Dort haben wir Fahrräder gemietet und sind um die Insel gefahren. Die Wege hier sind aus Muscheln gebaut.



Auf Vlieland.

Es gibt viele Dünen, Heideflächen, Ziegen, Schnucken und ein paar Highlandrinder. Auch hier fanden wir Teile des Atlantikwalls der Nazis.

27. Mai: Endlich konnte Sönke wieder segeln. Es ging zehn Seemeilen zur Kornwerderzandschleuse. Vier bis fünf Beaufort aus Südwest ist für uns genau richtig.

Im IJsselmeer bracht uns der Wind hohe, kurze, knackige Wellen und um 14 Uhr waren wir in Workum fest. Diese Stadt ist eine Töpferstadt. Hier findet man sehr schöne holländische Fliesen und Töpfersachen zu hohen Preisen.

Am nächsten Tag sollte unser Ziel Heeg sein. Dort wollten wir wieder in die Stehende Mastroute. Die Gegend hier ist sehr hübsch. Früher lebte die Bevölkerung vom Aalfang. Es wurden extra Schiffe für den Transport der lebenden Aale nach London gebaut. Seitdem es das IJsselmeer gibt, wurde das aufgegeben.

Der nächste schöne Ort auf unserer Route war Lemmer. In Lemmer wurde früher die Lemsteraak gebaut. Es gibt auch am Hafen eine Bank in der Form einer Lemsteraak und einige der Schiffe liegen im Ort. Jedoch konnte mir niemand sagen, wo diese Schiffe jetzt gebaut werden.



So bezahlt Frau das Schleusen in Lemmer.

Heute, am 30. Mai, ging es weiter nach Lelystad. Vorbei an riesigen Windparks haben wir 27 Seemeilen Segeltörn gehabt. Diese Stadt wurde am Reissbrett entworfen und ist eine große Touristenstadt und sehr langweilig. Im Hafen ist der Nachbau des größten Schiffs der Niederländischen Ostindien-Kompanie (VOC), die BATAVIA, zu sehen.

Am 31. Mai erreichten wir nach 23 Seemeilen um 13 Uhr Amsterdam. Wir haben im Sixhaven festgemacht. Von hier war die Innenstadt mit der Fähre einfach und schnell zu erreichen. Mein Neffe und seine Verlobte leben in Amsterdam. Sie haben uns die Stadt gezeigt. Eine Braunbar, ein chinesisches Restaurant und das Rotlichtviertel waren unsere ersten Ziele. Ich hatte Angst, bestohlen zu werden. Lars und Marie sagten aber, dass es in Amsterdam sehr wenige Taschendiebstähle gibt. Das Problem sind eher die betrunkenen Leute. Diese Stadt ist sehr schön, wenn man sich die Häuser anschaut. Der Müll wird überall einfach auf die Straßen geworfen oder die Krähen und Möwen reißen alles aus den Mülleimern.

Am 1. Juni kauften wir uns ein 48-Stunden-Ticket. Damit hat man fast für alle Museen, Busse, Fähren, Grachtenfahrten und S-Bahnen den Eintritt bezahlt.



Eine Gracht in Amsterdam.

Zuerst waren wir im Schifffahrtsmuseum. Dann trafen wir Lars und er ging mit uns auf einen großen Wochenmarkt, ins Käse- und Tulpenmuseum. Für den nächsten Tag hatten wir um 9.45 Uhr das Rijksmuseum gebucht. Der Reichtum der VOC Kaufleute brachte bedeutende Künstler in die Stadt, die alle im Rijksmuseum zu sehen sind. Wir wollten natürlich die Nachtwache von Rembrandt und weitere Bilder von ihm sehen. Ein paar Bilder von Van Gogh waren uns auch wichtig. Für das Van Gogh Museum konnten wir keinen Eintritt reservieren. Das muss man gerne zwei Wochen im Voraus machen. Auch viele wertvolle Gebrauchsgegenstände und Schiffsmodelle findet man hier. Das Museum ist so groß, dass nur ein kleiner Teil zu schaffen ist. Nach einer Pause waren wir noch im MOKU (moderne Kunst) und Stedelijk Museum. Werke von Monet, Mondrian, Picasso, Renoir, Cézanne, Kiefer, Baselitz, Lüpertz und vielen anderen sind hier ausgestellt. Den Nachmittag haben wir wieder mit Marie und Lars verbracht. Sie haben uns ein altes Hafengelände gezeigt, wo jetzt die jungen Leute wieder mit Wohnungen, Kneipen und Läden Leben hereinbringen. Hier sind die Mieten noch erschwinglich.

Jetzt sollte noch ein Hafentag folgen. Wir sind mit dem 48-Stunden-Ticket vom Bahnhof weggefahren, um dann zum Boot zurück zu spazieren. Auf dem Weg haben wir den Königspalast, die neue Kerk, die Nicolaus-Basilika und das Madame-Tussaud-Museum gesehen.



Bei der Grachtenfahrt in Amsterdam.

Am 4. Juni haben wir um 9:10 Uhr in Amsterdam abgelegt und waren um 12:40 Uhr in Edam fest. Sönke konnte auf der Strecke endlich einmal wieder seinen Spi fahren.



Nun sind wir in Edam.

Aus der Nähe von Edam stammt Jan Legwater. Er war Deichbaumeister beim Dagebüller Koog. Er hat viele neue Ideen für den Deichbau und die Entwässerung tiefer liegender Gebiete gehabt, die heute noch Gültigkeit haben. Am nächsten Tag haben wir eine Fahrradtour nach Volendam gemacht. Von hier aus stammt die typische holländische Tracht. Im Hafen trafen wir auf eine Lemsteraak, die wir schon 2021 auf Sylt getroffen hatten. Wir unterhielten uns kurz mit dem Eigner. Er erkannte uns auch wieder und berichtete, dass diese Lemsteraak in Workum gebaut wurde.

Am 6. Juni sind wir um Kap Hoorn gefahren. Von Edam bis Enkhuisen waren es 14,5 Seemeilen. Der Wind kam aus Südwest bis West mit vier bis fünf, in Böen mit sechs Beaufort; die GOODEWIND lief acht Knoten. Diese Stadt hat hübsche Grachten mit schönen Häusern. Hier sind ein paar Brauereien ansässig. Da haben wir abends zwei Brauereien ausprobiert. Das Bier hier hat 9 %. Das war sehr wirksam. Am 7. Juni folgte ein Hafentag. Der Snouck-Van-Loosenpark mit den Wohnhäusern, die alle im gleichen Stil gebaut sind, ist sehr schön. Hier leben mehrere Generationen zusammen.

Am 8. Juni haben wir um 6:45 Uhr in Enkhuisen abgelegt und haben uns auf den Weg nach Stavoren gemacht. Um 9:20 Uhr waren wir bei Südwestwind nach 13 Seemeilen dort fest. In Stavoren ist heute das Stavoren Survival Festival. Viele Teams müssen sehr kräftezehrende Stationen überwinden. Es regnet oft und der Wind wurde kalt und nahm immer mehr zu.

Am 9. Juni haben wir um 10 Uhr abgelegt. Bei Westwind fünf bis sechs sind wir die 12 Seemeilen nur mit der Fock gesegelt. Woudsend ist an der Elf-Städte-Route gelegen und erfreut sich daran, ein Wassersportdorf zu sein. Auch die Kirchen, Galerien und Mühlen lohnen einen Besuch.

Das nächste Ziel am 10. Juni sollte IJlst sein. Es waren ja nur 4 Seemeilen und die wollten wir trotz starken Regens schaffen. Diese Stadt ist bei vielen Holländern als Stadt der Holzschlittschuhe bekannt. Sönke wollte auch gerne eine Windmühle besichtigen, die als Sägewerk genutzt wird. Eine Brücke mussten wir passieren. Danach wollte Sönke zwei große Motorboote, die hinter uns waren, passieren lassen. Weil unsere Anlegestelle nur hundert Meter entfernt war, macht Sönke Platz und steuerte ein wenig nach rechts. Dabei erwischten wir die Äste eines Baumes und der Mast brach.



Boot ohne Mast.

Zum Glück hatten wir nur leichte Verletzungen an unseren Händen. Wir konnten unseren Liegeplatz erreichen und der Besitzer des Steges ist mit uns zum Arzt gefahren, damit unsere Wunden versorgt werden konnten. Weil der starke Regen und Wind den ganzen Tag über blieben, wurde der gebrochene Mast nur gesichert. Unser Motto hieß nun: **KOPF HOCH!**

Am nächsten Tag wurde es wieder trocken und der Mast konnte mit der Hilfe vom Stegbesitzer geborgen werden. Wir hatten einen Schock und mir war den ganzen Tag über kalt. Nach der Bergung waren wir sehr erschöpft. Sönke fing aber noch an, sich um Angebote für ein neues Rigg zu kümmern. Am 12. Juni legten wir um 10:45 Uhr ab und waren nach 8,6 Seemeilen um 12:30 Uhr in Terherne fest. Hier trafen wir Sonja und Heiko wieder. Wir haben uns sehr gefreut. Nach einem kurzen Regenschauer kam die Sonne wieder und es wurde noch ein schöner Tag. Am nächsten Tag haben Heiko und Sönke alles von Bord geholt und den Rest vom Mast wieder aufgestellt. Nun steht 2/3 Mast mit Groß wieder und 1/3 liegt an Bord. Seit einer Woche regnet es viel und die Sonne ist

kaum zu sehen. Wir wissen noch nicht, wie die Tour weitergehen soll, aber unser nächstes Ziel soll erst einmal am 14. Juni Grou sein. In diesem ruhigen Innenhafen haben wir einen guten Liegeplatz. Heute heizen wir, wie schon an den vorherigen Tagen, wieder. Langsam reicht es mit Kalt und Nass. Der 15. Juni bringt keine Wetteränderung. Man kann nicht einmal auf die Toilette gehen, ohne nass zu werden. Nachmittags machen wir das Licht an, weil es so dunkel wird.

Nun ging es am 16. Juni weiter nach Burdaard. Nach 25 Seemeilen erreichten wir den Ort. In der Nähe der Marina gab es einen Wohnmobilplatz, der gesperrt war, weil der Boden so aufgeweicht war, dass sich alle festfuhren. Nun sind wir am 17. Juni wieder in Dokkum angekommen. Heute scheint nach einer gefühlten Ewigkeit wieder die Sonne. Wir merken, wie gut es tut, abends in einer Bierkneipe zu sitzen und das Bier und die Sonne zu genießen.

Weil wir mit dem verbliebenen Mast und Resten nicht auf die Nordsee wollten, haben wir uns im Lauwersmeer von Sonja und Heiko wieder getrennt. Sie sind zur Nordsee gesegelt. Wir wollten weiter nach Zoutkamp damit die Strecke am nächsten Tag nach Delfzijl nicht so weit ist. In Zoutkamp sind wir zu einer Tankstelle gefahren. Der Tankwart sagte uns dort, dass wir mit dem Mast nicht durch Groningen kommen. Dort ist eine Brücke kaputt und sie wird erst im August wieder ok sein. Das hieß wieder Mast legen. **KOPF HOCH!**

Nun haben wir am 19. Juni nach Delfzijl motort. Von 8:15 Uhr bis 15:50 Uhr haben wir die 34 Seemeilen geschafft. Hier konnten wir mit der Hafenmeisterin und anderen Seglern über den Weg nach Greetsiel beraten. Wir mussten die Tide und die Strömung genau beachten, dann würden wir es schaffen. Am 20. Juni legten wir um 8:10 Uhr in Delfzijl ab. Nach 32 Seemeilen waren wir in Greetsiel um 14:10 Uhr fest. Es war wirklich sehr wichtig, die Zeit genau einzuhalten, um über die Sände zu kommen. Hier sollten auch ein Schätzer und Marcel Möller, unser Mastenbauer, kommen und den zerbrochenen Mast abholen. Ich bin am 21. Juni von Bord gegangen, meine Freundin hat mich abgeholt, damit ich mich in der nächsten Zeit erholen konnte. Sönke ist bis zum 25. Juni in Greetsiel geblieben. An dem Tag kam der Mastbauer. Er hat das Boot von dem zerbrochenen Mast befreit, doch davon kann er selbst erzählen.

AB HIER BERICHTET SÖNKE WEITER:

Am 25. Juni bin ich immer noch in Greetsiel. Hier treffen sich jeden Tag ab 10:00 Uhr die älteren Vereinsmitglieder. Nach drei Tagen hatte ich genug von Greetsiel.

Mastenbauer Marcel hat seinen Termin eingehalten. Das komplette Rigg wurde

abgeholt. Ich konnte dann bei auflaufend Wasser um 12:55 Uhr ablegen. Mein Ziel ist es, über zwei Sände (Koopersand und Memmert-Watt) nach Norderney zu kommen. Knapp eine Stunde wird benötigt, um durch die Schleuse Leysiel zum Wattenfahrwasser zu gelangen. Nach 18 Seemeilen bei böigen fünf Beaufort machte ich, gut durchgeschaukelt, um 16:00 Uhr im Norderneyer Hafen fest. Ich war froh, keine Mastteile an Bord zu haben.

Am Mittwoch, dem 26. Juni, legte ich nach dem Dieseltanken bei auflaufendem Wasser um 11.45 Uhr ab. Das geplante Ziel ist Langeoog. Ich war schnell unterwegs. Im Baltrumer-Hoch wurde ich zu einer zehnminütigen Pause gezwungen (Grundberührung).

Es klappte alles so gut, dass ich nach 30 Seemeilen um 16:00 Uhr auf Wangerooge fest machen konnte. Ich hatte mit meinen 1,2 Metern Tiefgang unzählige Wattenhochs überwunden. Ich gönnte mir einen Hafentag. Wegen eines Sturmes bis Freitagnachmittag wurden es zwei Tage.

Weiter ging es am Samstag, dem 29. Juni. Wir legten mit vier Booten um 8.00 Uhr ab. Zwei Holländer mit 27-Fuß-Booten mit Ziel Brunsbüttel. Ein seglerisch unerfahrenes Paar, das am Tag zuvor havariert war, wollte zurück nach Otterndorf. Ich hatte ihnen angeboten, hinter mir herzufahren, bis wir durchs Watt sind. Mein Ziel war Bremerhaven. Von dort rein in die Geeste beziehungsweise in den Elbe-Weser-Kanal. Den Tipp hatte ich von einem Schleusenwärter aus Greetsiel/Leysiel. Von der Doven-Harle bis zum langen Riff stand noch eine sehr hohe alte See. Es klappte alles gut. Nach 41 Seemeilen machte ich um 15:35 Uhr in der Geeste kurz fest, um meinen Enkel Ove, 11 Jahre, an Bord zu nehmen. Die Kaffeepause war leider nur kurz; es war schon stark ablaufendes Wasser und wir wollten noch die erste Schleuse erreichen.

Am Bremerhavener Tidesperrwerk hatten wir Glück, wir durften noch Schleusen und bekamen Infomaterial für die nächste Schleuse zum Selbstbedienen und den Bederkesa-Geeste-Kanal. Als wir dort ankamen, durfte Ove die Knöpfe für die automatische Schleuse drücken. Nach weiteren 1,5 Seemeilen im Kanal und gesamt 23 Seemeilen, machten wir in Bederkesa um 20:10 Uhr am Steg fest. Der Kanal war bis hierher oft sehr schmal und hatte auch nicht seine vorgegebene Tiefe von 1,5 Metern. Wir fuhren durch viele, sehr beeindruckende Moorlandschaften und sogar durch einen Wald.

Ove wurde am Sonntagmorgen abgeholt. Ich legte um 11 Uhr Richtung Otterndorf ab. Der Hadelner Kanal wurde etwas breiter, blieb aber wesentlich schmäler als die Eider.

Um 14:15 Uhr erreichte ich das neu gebaute Sperrwerk in Otterndorf. Schleusenzeit war bis 15:30 Uhr. Mit guten Gründen und Überredung wurde ich um 15:15 Uhr geschleust. Im Hafen hatte ich eine Einladung zum Essen bekommen, von der Besatzung, die mit mir durch das Gatt vor Wangerooge gefahren ist.

Um 18:30 legte ich bei auflaufendem Wasser Richtung Neuhaus an der Oste ab. Ankunft 19:30 Uhr bei sehr starkem Strom. Die Stege waren so ausgerichtet, dass man gegen den Strom eingeschifft an den Fingersteg fest machen kann.

Montag machte ich einen Hafentag; Abklärung für eine 14-tägige Liegezeit bis zum Stelltermin für den neuen Mast. Am Dienstagvormittag hatte ich Termin mit Mastenbauer Marcel Möller und bekam endlich einen Termin mit dem Gutachter der Versicherung. Brigitte holte mich dann von der Montagehalle in Bülkau ab.

Meine Sommertour war hier vorläufig zu Ende.

Am Montag, 12. Juli, machte ich eine Kontrollfahrt zur GOODEWIND. Bei Marcel und Willi in der Halle lag der Mastrohling. Wir besprachen den Fortschritt und den weiteren Plan zum Stelltermin. Aus Versicherungsgründen soll der Mast in der Werft Skadow in Neuhaus gestellt werden. Das heißt: Die GOODEWIND muss bei Flut in den Innenhafen von Neuhaus verlegt werden. Hier war am Werftponton ein guter Platz.

Am 16. Juli sind Heiko und ich nach Neuhaus gefahren. Brigitte hat uns bis Glückstadt zur Fähre gebracht und in Wischhafen wurden wir von Marcel zum Maststellen abgeholt.

Der Termin war um 9:00 Uhr. Fertig aufgeriggt war das Boot um 10:00 Uhr. Nach einer kurzen Frühstückspause legten wir um 11:30 Uhr Richtung Cuxhaven bei ablaufendem Wasser ab. Der Wind nahm auf der Elbe aus Südwest immer mehr zu. Die Wellen auf der Nordseite der Elbe wurden immer höher (der Strom lief gegen den Wind), sodass wir uns für Segelsetzen entschieden, um einen großen Schlag Richtung südliches Elbfahrwasser zu machen. Bei Cuxhaven wechselten wir wieder auf das nördliche Fahrwasser, wo wir auch das zweite Reff herausnehmen konnten. Auf Höhe der Süderpiep konnten wir ganz ausreffen.

Beim Einlaufen in die Hever zog hinter uns eine sehr dunkle Regenfront auf, die glücklicherweise Richtung Eider abzog. So konnten wir um 21:00 Uhr in Tetenbüll nach 51 Seemeilen festmachten.

Das war dann das endgültige Ende der Sommertour „Kopf hoch 2024“.

EIN SCHÖNER ABEND AUF NORDSTRAND

Absegeln 2024

VON JÖRGEN BRUHN

Am 7. September war es wieder einmal soweit: Das Absegeln des HSrV sollte dieses Mal nach Süderhafen gehen. Die Freunde vom Nordstrander Wassersportverein hatten an diesem Sonnabendnachmittag eine Regatta auf dem Hafenpriel mit anschließendem Grillen geplant. Wir waren willkommen und die Nordstrander hatten reichlich Grillgut, um die Husumer Nachbarn mit zu versorgen. Leider war der Hinweis des Nordstrander Vorsitzenden Danny Colpien, bitte Salate mitzubringen, bei uns untergegangen. Die NWV-Mitglieder meisterten unseren Fehler mit Bravour und erwiesen sich wieder einmal als vollendete Gastgeber.



Regattatreiben auf dem Süderhafener Priel.

Auf dem Vorland waren Tische und Bänke aufgebaut. Wir beobachteten die Wettfahrten und genossen den warmen Nachmittag. Bei allen stellte sich ein wenig „Hallig-Gefühl“ ein. Wir saßen bis spät in den lauen Abend hinein auf dem Vorland zusammen.

Danke, liebe Nordstrander, und nächstes Mal vergessen wir die Salate nicht!

Bremen-Lesum - Fraserburgh - Inverness - Fort Augustus - Gairlochy -
Banavie - Carbost - Helgoland - Bremerhaven

Highlands & Islands – Törn

VON CHRISTOPH TSCHERNISCHEN

REISEDATEN:

Schiff: Wappen von Bremen
Start: 14.07.2023
Ankunft: 29.07.2023
Gesamt: 1.574 sm
Gesegelt: 906 sm

CREW:

Ekkehard Papke
Rainer Persch
Haro Helms
Dr. Thomas Heipke
Andres Beisswingert
Carel Gersdorf
Egbert Latza
Prof. Dr. Johannes Flume
Christoph Tschernischen



Die Crew des Highlands & Islands-Törn.

FREITAG, 14. JULI 2023:

Das lange Warten und Zittern hat ein Ende: Am Tag zuvor gibt es endgültig „grünes Licht“, dass die Wappen von Bremen, nach dem unplanmäßigen Tausch der Maschine und den daher vorgeholten Werftarbeiten des Herbstes, am frühen Freitagnachmittag von der Werft freigegeben wird.

Der Proviant wurde bereits eingekauft, einige Crewmitglieder haben ihre Sachen schon am Donnerstag an Bord verstaut und mit gemeinsamer Anstrengung wird es vollbracht, dass zwischen Übergabe (14:00) und Ablegen (14:30) lediglich eine halbe Stunde vergeht. Die Tidenhöhe erlaubt uns ein Auslaufen in Bremen-Lesum lediglich bis 15:00, so dass Eile geboten ist, da ein aufziehendes Tiefdruckgebiet unserer Abfahrtszeit nochmals deutlich Nachdruck verleiht.

Der Vorteil ist, dass so das typisch hektische Treiben an Bord vor dem Auslaufen auf ein Minimum verkürzt wird und wir noch bei bestem Sommerwetter, jedoch mit wenig Wind, die Werkstattfahrt die Weser hinab antreten können. Der neue Diesel schnurrt jedenfalls munter vor sich hin.

Einige kleinere Kalamitäten zieht der Zeitdruck doch noch nach sich. So bleibt etwa eine Werkzeugtasche auf der Werft zurück, die für die Restarbeiten unterwegs dringend benötigt wird. Allerdings kann auch dieses Problem durch den Einsatz des rasenden Rasmus aus der Welt geschafft werden, indem die Tasche noch in Fahrt in Bremerhaven übergeben wird.



Abendstimmung auf der flauen Nordsee.

Hiernach kehrt endgültig Abendstimmung und etwas mehr Ruhe an Bord ein, während wir weiter unter Maschine auf die offene Nordsee zusteuern.

SAMSTAG, 15. JULI 2023:

Gegen 02:00 nachts, etwa auf Höhe der Tonne E1 westlich von Helgoland, setzt endlich etwas mehr Wind ein, so dass die Segel die Maschine ablösen können. Bei zunächst 3-4 Bft raumen Winden können wir Kurs 305 Grad in Richtung Moray Firth absetzen.

Bei weiterhin auffrischenden Winden werden ab dem Vormittag noch weitere Arbeiten an Bord erledigt. Nach langer Suche kann zum Beispiel das Problem des Wasserzulaufs der achterlichen Toilette ausgemacht werden - eine Eichel hat das Seeventil verstopft. Anhand der Beweismittel ist damit endgültig bewiesen: Der Teufel ist ein Eichhörnchen. Gegen Abend hat der Wind weiter recht gedreht, sodass wir nun bei halbem Wind, 6-7 Bft. und inzwischen mehreren Reffs ordentlich Fahrt machen. In der Spur bis zu 12 Knoten. Dies bedeutet jedoch auch, dass das Leben an Bord rauere Züge annimmt. Die Pasta-Soße des Abendmahls hat den letzten Salto Mortale in der Pfanne nicht überstanden, so dass Schmalhans langsam den Küchendienst übernimmt.

SONNTAG, 16. JULI 2023:

Die letzten Wetterdaten sagen den Höhepunkt des Windfeldes für die Nacht voraus, was jedoch nur wenige Stunden anhalten sollte. Diese Stunden hatten es jedoch in sich bei in Böen bis zu 8 Bft. auf einem nun sehr unangenehmen Amwindkurs. Gegen 02:30 haben wir schließlich auch das dritte Reff des Großsegels eingeholt und die Fahrt nur noch unter Kutterfock fortgesetzt.

Nach Tagesanbruch legte sich der Wind ein wenig, die Stimmung an Bord bleibt jedoch zunächst sehr feucht, aber weniger fröhlich. Die Phasen zwischen der aufrechten Haltung am Steuer und der waagerechten Haltung in der Koje wurden von allen so kurz wie möglich gehalten.

Auch kulinarisch schlug sich dieser Umstand nieder, indem zum gefriergetrockneten Austronautenmenü gegriffen wurde, was wir eigentlich nur zur Walabwehr im Falle von Orca-Angriffen vorhalten wollten.

Gegen Abend beruhigte sich das Wetter schließlich und wir konnten bei 5-6 Bft. die Fahrt auch wieder unter Großsegel nach Schottland fortsetzen.

MONTAG, 17. JULI 2023:

Die neue Arbeitswoche begann früh und mit einem ordentlichen Bums: Gegen 03:00 hieß es „Crewmitglied an Deck gestürzt!“ Folglich begaben sich, neben der Wache, der Bordarzt und Schiffer nur in Unterwäsche, Schuhen und Rettungsweste an Deck, um die Lage zu peilen. Nach kurzer Untersuchung war klar, dass die Situation - glücklicherweise - nicht kritisch ist und ein hanseatischer Dickschädel schon so einiges aushält.

Vorsicht ist trotzdem besser als Nachsicht, gerade bei möglichen Kopfverletzungen, und es wurde entschieden, den nächsten Hafen in Fraserburgh anzu laufen. Zunächst noch mit guter Fahrt unter Segeln, später bei wenig Wind unter Maschine.

Sobald wir ausreichend Nähe zur Küste erlangt hatten, wurden alle Formalitäten zur geänderten Einreise in Fraserburgh erledigt, wobei sich die Immigration- und Hafenbehörden außerordentlich hilfsbereit zeigten.

Gegen 18:30 machten wir schließlich in Fraserburgh fest, wo uns bereits der Hafenmeister erwartete und sogleich anbot unseren „Havaristen“ und Bordarzt ins örtliche Krankenhaus zu fahren. Nach kurzer, aber eingehender Untersuchung stand fest: Alles so weit in Ordnung.

Nach dieser aufregenden Nordsee-Passage wurde beschlossen, die Nacht in Fraserburgh zu verbringen, einem lebendigem Fischerstädtchen mit einem authentischen Charme und ehrlicher Freundlichkeit. Und auch die Sonne lachte uns nun, aus stahlblauem Himmel, beim Genuss unseres wohlverdienten Anlegerbieres zu.

DIENSTAG, 18. JULI 2023:



Morgentliches Auslaufen aus Fraserburgh.

Mit dem Sonnenaufgang laufen wir morgens gegen 06:00 wieder aus Fraserburgh aus. Wind - war da was? Nun herrscht jedenfalls fast totale Flaute bei 1 bis max. 2 Bft. die jetzt auch genau gegenan stehen, so dass einmal mehr der neue Diesel entlang der Südküste des Moray Firth zum Einsatz kommt.

Entschädigt werden wir auf unserer Kreuzfahrt nun jedoch mit reichlich Sonne, die wenigen lokalen Schauer halten sich erstmal vornehm von uns fern - und liefern aus der Entfernung sogar eine ganz eigene sehenswerte Szenerie, sowie einen ersten echten Blick auf die schottischen Hügel- und Bergpanoramen.



Schleusen im Caledonian Canal.

Gegen 15:00 durchfahren wir die Kessock Bridge vor Inverness, die nicht mehr sehr viel Raum zwischen sich und unserem Masttopp übrig lässt - aber alles gut gegangen. Kurz darauf erreichen wir, noch bei ausreichender Höhe der Gezeit, die Clachnaharry Sea Lock und damit unseren offiziellen Startpunkt für die Durchfahrt des Caledonian Canals.

Die erste Schleusung wird problemlos gemeistert und lässt der Crew noch ausreichend Zeit ihren Charme unter die einheimische Bevölkerung zu bringen - mal mehr und mal weniger erfolgreich. Nach kurzer Wartezeit, und tatsächlich unserem ersten kurzen schottischen Regenschauer, durchfah-

ren wir lediglich noch eine Eisenbahnbrücke und die folgende Schleuse, um anschließend in der Seaport Marina von Inverness festzumachen.

Die frühe Ankunft erlaubt es uns einige Arbeiten an Bord zu erledigen sowie die Möglichkeiten der größten Siedlung auf unserer Reise zur Proviantierung zu nutzen und später noch eine ordentliche Portion Live-Musik in der „Gallions Bar“, der ältesten Bar der Stadt, auf uns wirken zu lassen.

MITTWOCH, 19. JULI 2023:

Heute kommen wir so richtig im Caledonian Canal an. Zunächst bunkern wir noch etwas Diesel, um für die abgelegeneren Abschnitte der Reise gewappnet zu sein. Anschließend besprechen wir unseren Passagen-Plan mit Canal Office, die uns benahe wie „Tower-Lotsen“ bei der Durchfahrt unterstützen. Und dies, wie auch die Schleusen- und Brückenwärter, überwiegend ehrenamtlich, wie wir hören.

Anschließend haben wie etwas Freizeit, bis wir um die Mittagszeit in die erste Schleusentreppe einlaufen. Die nun voll belegten, vier Kammern hintereinander erfordern jetzt deutlich mehr Konzentration als tags zuvor. Alles verläuft jedoch ohne größere Aufregung, wie auch die weiteren Schleusen- und Brückendurchfahrten auf dem Weg zum Loch Ness.



Überfahrt auf Loch Ness.

Diesen erreichen wir am Nachmittag und erleben eine gänzlich andere Perspektive des Hochseesegelns. Nach dem „Panorama zum Anfassen“ entlang der Kanalabschnitte, eröffnen sich nun die echten schottischen Highlands entlang des Great Glen und seiner Seen.



Das berühmte Urquhart Castle.

Vorbei am berühmten Urquhart Castle, messen wir im Loch Ness mit 225m die tiefste Stelle unserer Reise. Damit sicherlich genug Raum für Mythen, Legenden und besondere Kreaturen – und tatsächlich sollten wir eine besondere Sichtung vermerken können...!



Das Ungeheuer ist gebändigt!

Unser Tagesziel ist Fort Augustus, was uns in schönster Abendsonne willkommen heißt. Hier heißt es festmachen im Päckchen, aber alles kein Problem für den geübten Helgoland-Fahrer. Direkt an der Schleusentreppe im Ort lassen wir den Abend bei Fish & Chips und einigen Pints ausklingen.

*Schleusentreppe in
Fort Augustus*



DONNERSTAG, 20. JULI 2023:

Neuer Tag, neue Schleusen. Es geht weiter bergauf in Fort August, dieses Mal erwartet uns eine Treppe von fünf Schleusenkammern, die die Mitte des Ortes durchziehen. Entsprechend ist viel los, viele Schaulustige sind in unmittelbarer Nähe und auch einige deutsche Touristen erhalten eine kurze Tour durch das Schiff, während die Schleusungen laufen.

Gegen Mittag ist auch dies geschafft und die Crew fordert nochmals eine Stärkung mit Fish & Chips ein, bevor es weiter entlang des Caledonian Canals geht. Dieser mündet bald in den Loch Oich, dem kleinsten der drei Seen, welcher jedoch mit mehreren Engstellen und Untiefen gespickt ist, die einige Aufmerksamkeit erfordern.



Idyllischer Caledonian Canal.

Auch diese werden erfolgreich gemeistert und es folgt der unwirklichste Abschnitt des Kanals: Wir fahren mit der Wappen von Bremen durch einen enges Waldstück, welches nur durch den, hier auch noch sehr schmalen, Kanal durchzogen wird. Genau dann passiert uns in Gegenrichtung ein Hochseefischer, was die Eindrücke umso mehr aufeinanderprallen lässt.

Bei der Zufahrt zum Loch Lochy, dem letzten See auf unserer Passage, erwartet uns als Höhepunkt noch eine weitere Schleuse – und zwar die erste, die wieder talwärts führt. Die Durchfahrt des Loch Lochy ist recht regnerisch, aber mit etwas Wind versehen. Da dieser

jedoch wieder genau von gegenan kommt, zerschlagen sich spätestens jetzt unsere Hoffnungen einen Teil des Caledonian Canals auch ersegeln zu können.

An Südende des Loch Lochy machen wir abends an den Anlegern im Örtchen Gairlochy fest und verbringen bei regnerischem Wetter einen gemütlichen Abend unter Deck.

FREITAG, 21. JULI 2023:



Highlands mit Ben Nevis

Der nächste Tag begrüßt uns mit bestem Sonnenschein und einem klaren Blick auf den Ben Nevis, dem höchsten Berg Großbritanniens. Auf die nächste Schleuse folgt eine Schwenkbrücke, welche die letzten Tage durch technische Defekte regelmäßig ausgefallen war. Eine kurze Nachfrage am Morgen ergibt jedoch, alles soweit in Ordnung.

Was soll da noch schiefgehen? Eigene technische Probleme zum Beispiel: Beim Ablegen bleibt plötzlich der Vorwärtsgang stecken. Die Crew kann das Schiff zwar noch überwiegend am Anlegeleinen halten, trotzdem kommt es zum Kontakt mit dem umgebauten Frachtkahn vor uns, so dass einige Schrammen und etwas verbogenes Metall an Anker und Bugsriet zu verzeichnen ist.

Zum Glück ist kein Personenschaden zu verzeihen und die Ursache für die Zwischenfall auch schnell von unseren Bordingenieuren gefunden und behoben. Nach kurzer Reparatur und Besprechung mit unseren Schiffsnachbarn, können wir unsere Fahrt zum nächsten Schleusedurchgang fortsetzen. Allerdings liegen wir hiermit hinter unserem Passagenplan, weshalb wir schon bald unsere Fahrt für den Tag in Banavie beenden müssen, da wir zu spät für den Abstieg der Neptune's Staircase eintreffen.



Perspektivwechsel - Aufstieg zum Ben Nevis

Ein Teil der Crew nutzt diesen Umstand für eine spontane Besteigung des Ben Nevis – oder zumindest den Versuch hierzu. Das Wetter ist den Hochsee-Bergsteiern zwar wohlgesonnen, jedoch ist es für einen sicheren Auf- und Abstieg bereits zu spät am Tage, weshalb die erfolgreiche Teilbesteigung lieber zunächst im „Ben Nevis Inn“ begossen und später bei einem Abendessen im Fort William zum Ausklang gebracht wird.

SAMSTAG, 22. JULI 2023:

Auch am folgenden Morgen macht die Sonne weiter, wo sie am Vortag aufgehört hat - während man aus Bremen nur Nachrichten von Dauerregen und Wind erhält. Zumindest wettertechnisch haben wir es mit dem schottischen Sommer sicherlich sehr gut getroffen.



Hochsee-Seesegeln

Die acht Schleusenkammern des Neptune's Staircase bringen wir inzwischen routiniert hinter uns und erreichen kurz danach die Corpach Sea Lock, welche uns am frühen Nachmittag mit gerade noch ausreichender Höhe der Gezeit wieder auf die offene See entlässt.

Entlang des Loch Linnhe fahren wir langsam in das Seegebiet der Hebriden. Von kurzen Abschnitten unter Segel abgesehen, geht es zunächst unter Maschine durch den Sound of Mull, wo wir ein hervorragendes Abendessen vor wunderbarer Bergkulisse genießen.



Loch Harport bei Carbost, Isle of Skye.

Mit den aufziehenden Nacht setzt schließlich der vorhergesagte Wind ein, der uns plötzlich eine schneidige Passage, entlang der Inseln Rùm und Canna, zur Isle of Skye beschert. An deren Westküste laufen wir gegen 03:00 in den Loch Harport ein, eine echte Nachtansteuerung, und machen gegen 04:00 an einer Mooring-Boje vor Carbost fest.

Plötzlich ist selbst zu dieser Zeit die ganze Crew wach und es wird ein spontaner Anleger-Frühshoppen bei Sonnenaufgang gestartet, bis sich alle doch noch mal in ihre Kojen verziehen.

SONNTAG, 23. JULI 2023:

Die Nacht war kurz, das Landprogramm ruft. Morgens haben wir Glück, dass ein Liegeplatz am weit herausragenden Steg von Carbost freigeworden ist, wo- raufhin wir dieses Geschenk auch zügig annehmen. Von hier haben wir einen wunderbaren Blick auf die Cuillin Hills in der Entfernung sowie die „Talisker Distillery“ direkt am Ufer – unserem ersten Ziel des Tages.



Talisker Distillery - Made by the Sea.

Bei abermals bestem Sonnenschein schiebt uns heute ein steifer auflandiger Wind zügig zur unserer gebuchten Destillerie-Führung. Die anschließende Verkostung lässt die schottischen Lebensgeister in die Glieder fahren und sorgt für den nötigen Appetit für ein anschließendes Mittagessen im „The Old Inn“.

Nach einem wohlverdienten Nickerchen, gefolgt von einem Nachmittagskaffee, wird die Wetterlage nochmal analysiert. Der stramme Nordwestwind soll noch bis in die Nacht anhalten, sodass wir beschließen nochmal Kraft zu tanken und am frühen Morgen aufzubrechen. Den nötigen Treibstoff hierfür finden wir abermals im „The Old Inn“.

MONTAG, 24. JULI 2023:

Die neue Woche beginnt morgens früh um 05:00. Der Wind hat sich inzwischen gelegt und wir werfen die Leinen in Carbost im Morgengrauen und bei absoluter Stille los. Als wir Loch Harport verlassen, probieren wir es einfach mal unter Segeln und arbeiten uns kreuzend an der Westküste der Isle of Skye entlang.



Neist Point Lighthouse.

Schon bald passieren wir Neist Point, den westlichsten Punkt der Insel, und lassen wenig später auch Loch Dunvegan an Steuerbord. Die Sonne verwöhnt uns mal wieder, der Wind hält sich allerdings noch vornehm zurück.

Dies ändert sich im Laufe des Nachmittags als wir im Seegebiet „The Minch“, zwischen den äußeren Hebriden und den Highlands, einen Nordostkurs in Richtung Cape Wrath anlegen können. Mit den aufziehenden Wolken kommt auch mehr Wind sowie zeitweise etwas Regen.

In der Folgezeit machen wir gute Fahrt und verlassen im Dunkel langsam die Deckung der äußeren Hebriden. Hiermit legt das Wetter auch nochmal eine Schippe drauf – es folgen in den nächsten Stunden mehrere schwere Schauer mit teils heftigen Schauerböen.

Während wir uns Cape Wrath in der Nacht nähern, beobachten wir auf dem AIS einen anderen Segler, der bei 5-6 Bft. aufländigem Wind das Kap extrem dicht unter Land passiert - Wahnsinn, was manche sich so einfallen lassen...

Kurz darauf, gegen Mitternacht, erreichen auch wir die Position, um die Landspitze, in sicherer Entfernung, zu umrunden und abzufallen. Dies verhilft uns an Bord zu deutlich angenehmeren Bedingungen, um die weitere Nacht in Angriff zu nehmen.

DIENSTAG, 25. JULI 2023:

Die zweite Nachhälfte hat uns eine Rauschefahrt Richtung Osten bei raumen Winden beschert, so dass wir bei Sonnenaufgang die Orkney Inseln deutlich vor uns sehen. Leider ist für einen Stopp in Kirkwall leider keine Zeit mehr, weshalb wir den berüchtigten Pentland Firth zum direkten Durchstoß in die Nordsee ansteuern.

Die zügige Fahrt der letzten Nacht beschert uns das Glück, dass wir die tückische Meerenge praktisch genau bei Stillwasser erreichen und daher problemlos passieren können. Fast problemlos zumindest, da plötzlich der Wind komplett einschläft und wir für wenige Meilen mit der Maschine anschieben, um nicht doch noch vom bald einsetzenden Gegenstrom erfasst zu werden.

Anschließend heißt es Kurs Südost mit Ziel Deutsche Bucht. Der Wind baut sich kontinuierlich wieder auf und wir machen im Laufe des Tages zügig Fahrt in Richtung Heimat. Hierbei erreichen wir regelmäßig über 10 Knoten Geschwindigkeit bei raumen Winden.

Die guten Winde bleiben uns ebenfalls in der Nacht gewogen, die etwas merkwürdige und teils sehr unangenehme Welle führt jedoch dazu, dass wir uns etwas dichter entlang der britischen Küste halten.

MITTWOCH, 26. JULI 2023:

Der Morgen beginnt wieder mit viel Sonne, aber deutlich abflauenden Winden. Wir kämpfen uns bei 2 bis max. 3 Bft. tapfer bis in den Abend hinein. Da die Wettervorhersage nun leider eine sich aufbauende Flaute von Westen her andeutet, beschließen wir mit der Maschine etwas nachzuhelfen, in der Hoffnung uns noch im Windfeld halten zu können.

Die Hoffnung stirbt ja, bekanntlich, zuletzt.

DONNERSTAG, 27. JUL 2023:

Die Hoffnung ist über die letzten Stunden eindeutig gestorben und bereits auf See bestattet worden. Es deutet sich kein weiterer Wind an, die Wetterdaten bestätigen dies. Aus einigen Stunden werden so Tage unter Maschine werden.

Was ist das Positive hieran? Wir können direkten Kurs anlegen. Wir können recht genau kalkulieren, wann wir ankommen werden. Der Treibstoff reicht sicher bis Helgoland. Man hört nicht mehr jeden dummen Spruch seiner Mitsegler. Und wir können alle gemeinsam den 100-stündigen Geburtstag unseres neuen Diesels erleben und feiern.

FREITAG, 28. JULI 2023:

Bei bedecktem Himmel erscheint Helgoland im Morgengrauen am Horizont. Wir beschließen, die Insel von Norden anzufahren und wertvolles Dieselöl für unsere Folgecrew zu bunkern. Die Tankstelle öffnet um 08:00. Wir sind vorher da, dürfen uns aber trotzdem schon in eine Warteschlange einreihen.

Nach dem kürzesten Tank- und Proviantstopp, den die SKWB wohl jemals auf Helgoland gesehen hat, machen wir uns direkt wieder auf den Weg nach Bremerhaven. Jeder Versuch nochmal das weiße Tuch aufzuziehen, wird mit dem Hissen der weißen Fahne quittiert. Bei 1 bis max. 2 Bft. geben wir uns keinen Illusionen mehr hin - wir werden bis nach Hause motoren müssen.

Bald sehen wir die Türme, Roter Sand und Alte Weser deutlich voraus und befinden uns kurz darauf in der bekannten Zufahrt der Außenweser. Das Wetter gibt uns nochmal ein kleines Lächeln der Sonne zu sehen, bevor Gewitter für den späteren Nachmittag bzw. Abend vorhergesagt sind.

Wir schaffen es jedoch rechtzeitig und routiniert zurück in die Lloyd Marina in Bremerhaven, so dass wir am Abend noch die vielen schönen und besonderen Eindrücke des Törns bei hellenischen Speisen und Getränken Revue passieren lassen können.

Jámas!

* * *

HANNE UND INGO MIT DER LEA AUF GROßER FAHRT.

Dieses Mal andersherum ...

TEXT UND FOTOS VON INGO RASCHERT.

Ich möchte dieses Jahr wieder einen längeren Törn machen. Wir haben nur nicht so viel Zeit, da bei uns mehrere größere Feiern in der Familie anstehen und da wollen wir dabei sein.

Hanne möchte dieses Mal auf jeden Fall mit! Mit auf den Limfjord! Dort, wo ich letztes Jahr mit meiner Familie war und Hanne so schöne Fotos gesehen hat. Zu den Orten, im Limfjord, von denen wir so viel erzählt haben. Ich finde die Idee schön, noch einmal durch den Limfjord zu fahren, aber ich möchte dieses Mal nicht um die Nordspitze herum zurücksegeln. Das habe ich letztes Jahr schon gemacht und ich möchte gerne ein bisschen mehr von der Ostsee sehen! Die Inseln würden mich interessieren und außerdem möchte ich viel segeln!

Mit Hanne an Bord, unserem Hund Biskuit, aber keiner weiteren helfenden Hand, ist die Reise schon schwierig genug, da Hanne nicht helfen kann und ich einhand segeln muss! Für Hanne, aber auch Biskuit, muss ich auch ein wenig darauf achten, in nicht zu starke Winde und Wellen zu kommen. Da scheint mir die Ostsee das bessere Revier.

Der Plan ist erst einmal, gemütlich in fünf Tagen bis Thyborøn, am Eingang des Limfjord, zu segeln. Zuerst soll es nach Amrum gehen.

Jetzt muss alles an Bord, Lebensmittel, Klamotten, Bettzeug, Hundekörbchen und Futter usw. Nachdem ich stundenlang das Boot eingeräumt habe, geht es gefühlt auf Weltreise, unglaublich, was man so alles mitnehmen muss und vor allem, was alles in so ein Boot reinpasst.

Alle Navigationsunterlagen und auch der Plotter sind neu und funktionieren jetzt endlich wieder gut! Außerdem bin ich gespannt, wie unsere neue Rollreffanlage, auch unter Belastung, funktionieren wird!

Nach all den Vorbereitungen geht es endlich los! Leider ist das Wetter und vor allem der Wind nicht so, wie die ganze Zeit angekündigt. Wir haben den Wind, vor allem wenn wir aus der Hever, Richtung Amrum fahren, gegen uns und er wird relativ stark und soll mit fünf bis sechs Beaufort blasen!

Schon auf der Hever werden die Wellen recht unangenehm, da sie von Steuerbord gegen die Bordwand schlagen. Wir kommen aber sehr gut voran und düsen mit fast neun Knoten unserem Ziel entgegen. Dann geht es in Richtung

Norden, nach Amrum! Wir haben den Wind fast gegen uns und ich kann mit Lea nicht so hoch an den Wind. Also müssen wir leicht kreuzen, keine großen Schläge, aber kreuzen und die Wellen sind mittlerweile schon bei 1,5 Metern, was eigentlich nicht weiter schlimm ist, aber die Geräuschkulisse und das Schwanken des Bootes machen Hanne und Biskuit ordentlich zu schaffen. Biskuit bekommt, bei jedem tiefen Eintauchen von Lea und dem Schlag beim Aufkommen auf das Wasser, heftig Angst und zittert am ganzen Leib! Hanne ist sehr angestrengt. Endlich, nach dann doch neun Stunden, sind wir fest und meine Crew ist wieder beruhigt. Biskuit will sofort an Land und direkt nach dem Festmachen, gehe ich mit ihr spazieren, was sie dann ganz schnell wieder mit mir versöhnt!

„Diese Herrchen haben zwar blöde Ideen, auf so einem unruhigen Wasser rumzischippern, aber man kann schon ganz gut mit dem Typ spazieren gehen und neue Gegendgen erkunden.“



Amrum bei der Abfahrt.

Nachdem ich das Schiff endgültig fest gemacht habe und das Abendessen gekocht ist, beschließen wir, noch mindestens einen Tag auf Amrum zu verbringen, da der Wind weiter gegen uns stehen würde und auch weiterhin mit fünf Beaufort wehen soll. Abgesehen davon, mögen wir beide Amrum sehr und wir haben Zeit. Das schmeißt zwar meinen Plan um, aber der war scheinbar doch etwas zu ambitioniert!

Aus einem, werden dann doch drei Tage, da das Wetter einfach nicht mitspielen will! Das ist nicht weiter schlimm, wir haben es uns auf Amrum gemütlich gemacht, waren baden und ich bin viel mit Biskuit unterwegs gewesen!

Jetzt geht es endlich weiter! Ich habe unseren Plan noch einmal umgeschmissen und segele jetzt doch nicht durch bis Esbjerg, wie ursprünglich geplant. Das wäre für meine beiden Passagiere zu anstrengend. Deshalb ist jetzt der Plan,

nach Rømø zu segeln! Auch wenn es 54 Seemeilen sind, ist es doch noch einmal 20 Seemeilen näher als Esbjerg. Wir brechen früh am Morgen auf, da der Wind nur zwischen zwei und vier Beaufort stark sein soll und ich möglichst nicht nachts ankommen möchte! Es ist ein wunderbarer Segeltag, die See ist recht glatt und der Wind weht mit drei bis vier Beaufort, sodass wir auch schön vorankommen und alle das Segeln entspannt genießen können.

Nach zwölf Stunden segeln sind wir im Hafen von Havneby auf Rømø. Es sind nicht viele Plätze für Segler vorgesehen, aber es sind auch nicht viele Privatboote im Hafen, sodass ich gleich eine gute Anlegestelle bekommen habe, bei dem auch Hanne gut aussteigen kann! Mit Biskuit erkunde ich die nähere Umgebung und halte Ausschau nach den Sanitäranlagen!

Der Hafen ist sehr geschäftig, überall sind Fischerboote, die Fähren nach Sylt sind ständig unterwegs und ein paar Arbeitsschiffe, die von den Windparks kommen oder dort hin fahren sind auch am An- und Ablegen.

Biskuit ist begeistert, wieder etwas Neues erkunden zu können und wir machen einen Spaziergang nach Havneby, einem Ort, in dem man gut einkaufen oder auch essen gehen kann! Zurück auf dem Schiff haben wir dann eine ruhige Nacht und schlafen erschöpft von dem langen Tag ganz wunderbar!

Am nächsten Morgen, frühstücken wir, nachdem Biskuit versorgt ist, erst einmal in Ruhe, da wir heute nach Esbjerg segeln wollen. Das ist nur 34 Seemeilen weit entfernt, sodass wir den Tag entspannt beginnen können. Die Windstärke ist nur bei drei Beaufort, sodass auch keine höheren Wellen oder schwierigen Bedingungen zu erwarten sind. Um elf Uhr geht es los. Direkt nach dem Auslaufen kann ich die Segel setzen, auch wenn wir nur langsam vorankommen.

Ich freue mich schon auf Esbjerg, da ich bisher immer nur nachts dort ankam und heute die Einfahrt mal bei Tageslicht erleben kann. Zwischendrin wird der Wind so schwach, dass ich den Motor zu Hilfe nehme. Nachdem es morgens etwas diesig war, klart der Himmel immer mehr auf und wir genießen zu dritt die Fahrt. Endlich ist Esbjerg in Sicht und mir kommen wieder sehr viele Schiffe entgegen. Um bei dem schwachen Wind manövrierfähig zu bleiben, mache ich im dicksten Getümmel, zwischen ein- und ausfahrenden Yachten, Fischerbooten und den riesigen Bauschiffen, lieber den Motor an. Während der Einfahrt fällt mir auf, dass unser Windrad permanent mitläuft, obwohl der Motor, die Batterien schon längst aufgeladen hat. Ich bin aber zu beschäftigt, mir weiter Gedanken zu machen und konzentriere mich auf die Einfahrt. Schnell sind wir in Esbjerg im Hafen und finden auch, wieder an gleicher Stelle wie letztes Jahr einen Platz.

Nach neun Stunden Fahrt sind wir fest, ich will Lea an den Strom anschließen und sofort knallt die Sicherung raus. Ich habe also ein Problem, ein Problem, das ich erst einmal nicht lösen kann, da zuerst der Hund sein Recht fordert. Die Marina in Esbjerg ist erst einmal nicht besonders geeignet zum Gassi gehen. Das ist eine Betonmarina, mit Betonbecken und Betoneinfassungen für Beete. Dennoch finde ich genügend Plätze für Biskuit, um sie von der Leine loszumachen und sich austoben zu lassen. Dann wird erst einmal Essen gekocht und in Ruhe zu Abend gegessen. Dann kümmere ich mich um das Stromproblem. Nachdem ich ausschließen konnte, dass der Stecker nass geworden ist, dass irgendwelche Sicherungen im Boot rausgeflogen sind und dass alle Geräte keinen Kurzschluss haben, fällt mir das Windrad wieder ein! Ich will erst einmal den Stecker rausziehen, damit ich sicher sein kann, dass das Windrad keinen Kurzschluss hat. Nur der Stecker, steckt nicht mehr in der Dose, sondern ist scheinbar aus der Dose rausgegangen und ist an der langen Schnur ins Wasser gefallen. Da wir immer wieder einmal Wellen hatten, die ans Heck klatschten, habe ich erst einmal die Steckdose trocken gemacht. Dort ist einiges an Salzwasser reingekommen. Danach kann ich uns wieder an den Strom anschließen. Jetzt wird es dunkel und ich habe mir vorgenommen, erst am nächsten Tag nach dem Windrad zu sehen. Meine Angst ist, dass das Windrad zu viel Strom produziert hat, während der Stecker im Wasser lag und es permanent gedreht hat. Das könnte zur Folge haben, dass es so überhitzt, dass die Leitungen und der Trafo durchbrennen. Heute weiterzumachen ist sinnlos, es ist dunkel und unser Hauptproblem ist erst einmal gelöst, wir haben Strom.



Esbjerg: Kinder am Pullen.

Am nächsten Tag erledige ich erst einmal alle Routinen, um mich dann wieder dem Windrad zu widmen. Erst einmal mache ich den Stecker trocken und stecke ihn in die Steckdose. Sofort fliegt die Sicherung an Land raus und unser Trenntrafo schaltet sich ab. Da kommt bei mir leichte Panik auf, denn so etwas hatten wir schon einmal in Kappeln, wo damals der Trafo, aus unerfindlichen Gründen, einfach den Geist aufgegeben hatte. So einen Trafo zu bekommen ist erst einmal nicht einfach und dann ist es auch

noch ordentlich teuer. Schnell den Stecker raus, die Steckdose prophylaktisch noch einmal sauber und trocken machen. Dann muss ich mich erst einmal um den Trenntrafo kümmern. Nach ein paar, sehr bangen Minuten kann ich ihn wieder einschalten und ich kann das Schiff wieder an den Landstrom anschließen.

Jetzt noch einmal zum Windrad, ich habe immer noch Hoffnung, dass der Windgenerator nicht kaputt ist, sondern der Stecker, trotz Gummidichtungen und sehr guter Verschraubung, innen nass geworden ist und deshalb einen Kurzschluss ausgelöst hat. Als Erstes muss ich den Rotor stilllegen, es ist mittlerweile etwas Wind aufgekommen und der Rotor dreht wie wild! Also erst einmal ein Rotorblatt mit einem Seil einfangen und festbinden. Das ist gar nicht so einfach, da der Rotor sehr hoch ist und ich nicht dran komme. Endlich gelingt es und ich kann mich jetzt endlich dem Stecker widmen, ohne Gefahr zu laufen, selbst einen ordentlichen Stromschlag zu bekommen oder die Elektronik zu zerstören. Ich schraube ihn also auseinander und tatsächlich läuft mir das Wasser entgegen. Ich spüle den offenen Stecker erst einmal mit viel Süßwasser und trockne ihn dann so gut es geht. Ich habe aber Bedenken, dass der Stecker nicht trocken genug ist und wieder einen Kurzschluss auslöst oder gar die Elektronik kaputt ist und diese den Kurzschluss verursacht. Ich lasse den Stecker an der Sonne trocknen und beschließe, das Windrad erst wieder anzuschließen, wenn ich in heimischen Gefilden bin und entsprechende Möglichkeiten habe, alles durchzumessen und eventuell auch an Ersatzteile komme.

Es ist jetzt doch schon zu spät geworden, um unsere nächste Etappe anzugehen und so beschließen wir noch diesen Tag in Esbjerg zu bleiben.

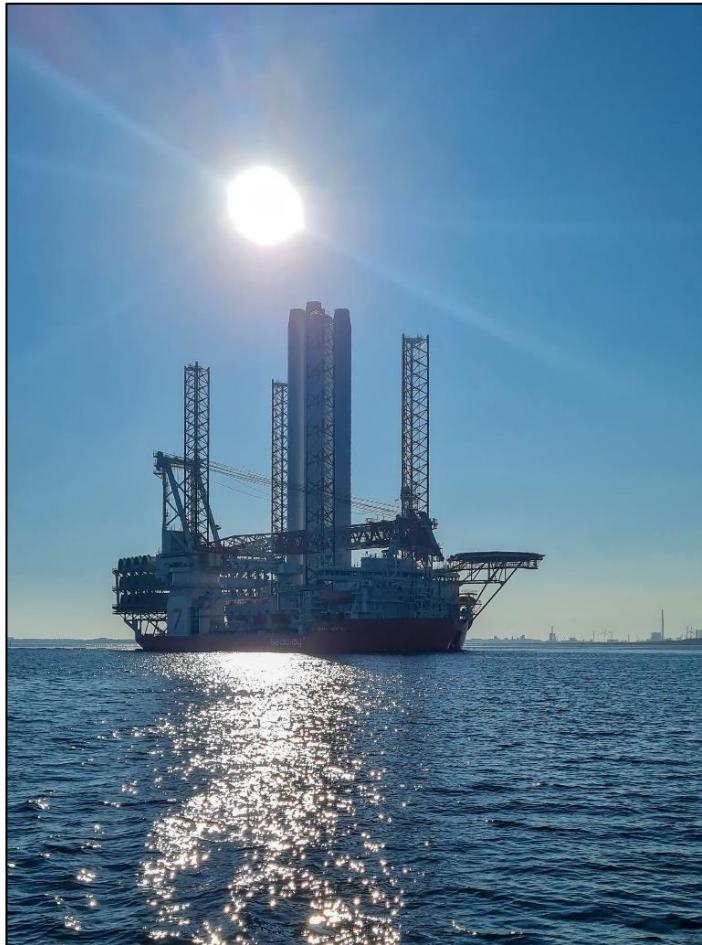
Morgens, halb acht, geht es los. Heute geht es nach Hvide Sande. Das ist ein ordentlich langer Törn heute! Am Ende werden es etwas über 60 Seemeilen. Das Wetter ist gut, der Wind, mit etwa drei Beaufort etwas schwach aber wir werden gemütlich und in Ruhe segeln können. In Hvide Sande können wir tanken, denn unser Tank ist fast leer und wie letztes Jahr ist das die einzige Möglichkeit weit und breit Diesel zu bekommen!

Bei der Ausfahrt aus Esbjerg, überholen uns die riesigen Arbeitsschiffe mit ihren, noch zu montierenden, Windrädern. Die sehr breite Ausfahrt aus Esbjerg ist fast zu schmal, um diese auch sehr breiten Schiffe vorbeizulassen. Ein Glück ragen die Rotorblätter, mit circa 30 bis 40 Metern, über die Bordwand auf der Backbordseite heraus, wir müssten sonst außerhalb des Fahrwassers fahren.



Ein Arbeitsschiff überholt uns in der Esbjerger Ausfahrt.

Während der Ausfahrt überholen uns drei dieser Schiffe. Jedes Schiff hat vier komplette Windräder an Bord. Eine faszinierende Technik, die auch zeigt, in welcher Geschwindigkeit, Intensität und Planung in Dänemark der Ausbau der erneuerbaren Energien voran geht.



Ein weiteres imposantes Arbeitsschiff kommt auf.

Wir haben, wie angenommen, einen schönen Segeltag. Können alles ruhig angehen, in Ruhe frühstücken und die Segel den ganzen Tag stehenlassen. Zwischendrin frischt der Wind auch etwas auf und so kommen wir gut voran. Nach zwölf Stunden legen wir, dieses Mal direkt am Steg und nicht, wie letztes Jahr, in zweiter Reihe an.

Wie fast immer in Dänemark, ist es kein Problem sich anzumelden und Strom zu bekommen. Alles funktioniert über Terminals und das eigene Mobiltelefon. Ich kann auch noch den Hafenmeister über Telefon erreichen und ihn bitten, mir morgen mit seinem Tankwagen, Diesel zu bringen.

Wie vereinbart, erscheint der Hafenmeister um neun Uhr morgens und tankt unser Boot voll! 100 Liter passen in den 120-Liter-Tank. Dieses Mal hat die Tankuhr den Treibstoffstand richtig angezeigt und ich bin beruhigt, dass sich das Problem, das ich letztes Jahr hatte, von allein behoben hat. Dennoch bleibt eine Unsicherheit, weil der Schwimmer sich dann auch wieder irgendwo verhaken kann. Auch wenn der Sprit schon letztes Jahr teuer war, haut der Preis dieses Mal ordentlich ins Kontor. 300 Euro für 100 Liter Diesel, da muss ich schon mal ordentlich schlucken, zumal ich im frühen Frühjahr in Helgoland für 100 Liter Diesel keine 100 Euro bezahlt habe. Ich habe aber sowieso keine andere Wahl, also Haken dran und weiter geht es.

Wir wollen heute nach Thyborøn! Ich möchte, wenn es irgend geht, nicht nach Thorsminde, weil ich das letzte Mal keine guten Erfahrungen gemacht habe, und außerdem haben wir bisher ordentlich rumgetrödelt und so kann ich ein wenig aufholen. Es gibt aber auch noch einen anderen Grund und der ist der Wichtigste, das Wetter! Die Voraussage ist, Wind aus Südost mit vier Beaufort, im Laufe des Tages auf fünf bis sechs ansteigend, mit $1\frac{1}{2}$ m Welle und gegen Abend Gewitter Böen! Die Voraussagen für die nächsten Tage sehen auch nicht prickelnd aus und so möchte ich möglichst schnell in den Limfjord, wo das Wetter zwar nicht besser ist, aber Wind und die Wellen nicht so stark sind und ich möchte nicht wieder mehrere Tage festhängen und schon gar nicht in Thorsminde. Das Wetter kann uns aber auch einen Strich durch die Rechnung machen, wenn die Gewitter etwas früher kommen als vorhergesagt, würde ich nach Thorsminde ausweichen können.

Morgens gegen neun Uhr geht es los. Der Wind steht genau richtig und wir kommen sehr gut vorwärts. Wir segeln mit fünf bis neun Knoten durch die, noch ruhige, See. Auf der Höhe von Thorsminde sind noch keine Gewitter zu sehen, der Wind ist zwar auf sechs bis sieben Beaufort angeschwollen, aber das mag unser Boot und der Skipper erst recht. Auch für die Mannschaft ist alles im Rahmen, da kaum Seegang herrscht.

Noch eine dreiviertel Stunde bis wir in den Fjord einfahren können jetzt kann ich sehen, wie sich die Gewitterzellen zusammenbrauen. Hoffentlich schaffe ich es noch rechtzeitig bevor es richtig losgeht, im Fjord zu sein. Die ersten starken Böen kommen im Sichtbereich der Einfahrt in den Fjord auf. Jetzt wird es ungemütlich. Bis in die Hafeneinfahrt von Thyborøn sind es zwei Seemeilen. Wir können aber unter gerefften Segeln weiterfahren und das gibt dem Boot Stabilität. Kurz vor der Hafeneinfahrt fängt es an zu schütten und die Sicht wird immer schlechter.

Ich mache den Motor an und fahre in den Wind, um die Segel herunterzuholen. Alles klappt einwandfrei, vor allem mit der neuen Rollanlage, kann ich die Fock wesentlich leichter und schneller einholen und ich fahre in die Hafeneinfahrt rein, die See wird glatt und erst einmal bin ich erleichtert, dass meine Crew nicht so viel mitbekommen hat und sich auf den neuen Hafen freut.

Anlegen in eine Box, unter diesen Bedingungen, Einhand und mit ordentlichem Seitenwind ist auch eine Herausforderung, aber ich bekomme es, mit Hilfe aus dem Nachbarboot problemlos hin und kann mich jetzt erst einmal etwas entspannen.



Hanne in Thyborøn auf der LEA.

Kaum in Thyborøn angekommen und festgemacht, geht schon das erste Gewitter nieder und damit einhergehend, gibt es auch ordentliche Gewitterböen. Wunderbar, dass wir es geschafft haben, vorher fest zu machen und wir nicht nach Thorsminde mussten! So sind wir jetzt in einer belebten kleinen Stadt, mit genügend Möglichkeiten, auch für Hanne, ein wenigbummeln zu gehen und aber auch schöner Umgebung, in der Biskuit sich ein wenig austoben kann! 56 Seemeilen, mit sechs Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit, das war am Schluss sehr anstrengend, hat aber Spaß gemacht!

Jetzt muss ich erst einmal eine Konstruktion bauen, damit Hanne von Bord kommt. Wir haben mit dem Bug zum Land hin festmachen müssen und der Bugkorb ist hoch und eng und somit für Hanne nicht nutzbar. Also binde ich ein Paar platte Fender über den Anker, sodass Hanne leichter über den Bugkorb aussteigen kann. So hat meine Frau auch etwas von dem kleinen Ort und nachdem ich Biskuit ausgeführt habe, können wir noch einen kleinen Stadtbummel machen.



Brandung am Strand von Thyborøn

Wir bleiben noch einen Tag in Thyborøn und verholen uns dann nach Lemvig, was nur 1 ½ Stunden entfernt ist und uns näher an die Oddesundbrücke bringt, eine Klappbrücke, die nur jeweils eine viertel Stunde vor der vollen Stunde öffnet.

*

Heute geht es nach Glyngøre. Dort möchte Hanne unbedingt hin, nachdem ich ihr so viel von dem schönen kleinen Ort mit den vielen Skulpturen erzählt hatte. Wir kommen pünktlich vor der Brücke an, sodass wir kaum warten müssen, um durchfahren zu können.

Nach einem ruhigen, sechsständigem Segeltag, kommen wir in Glyngøre an und können, wieder einmal, seitlich am Steg festmachen, so dass Hanne leicht aus dem Boot kommt. Hanne gefällt es hier so gut wie es mir und meiner Familie letztes Jahr gefallen hat.



Impressionen aus Glyngøre.

Ein kleiner, hübscher, gut gepflegter Hafen, mit guten Sanitäranlagen, fußläufig ein großer Supermarkt und überall am Hafen Möglichkeiten um, von einfach bis hervorragend, Essen zu gehen, ein Eis zu essen und Kaffee zu trinken. Der Hafen ist geschmückt mit vielen schönen, sehr unterschiedlichen Skulpturen und es gibt ein Museum, dass ich mir dieses Mal unbedingt ansehen will. Auch Biskuit und ich kommen, bei den Spaziergängen, auf unsere Kosten. Es gibt einen sehr schönen Weg durch die flachen Dünen, gesäumt von blühenden Hagebutten, mit Blick auf das Meer und den Strand. Von dort sieht man die, auf der anderen Seite des Fjordes gelegene Stadt Nykøbing auf der Insel Mors. Wir bleiben drei Tage und genießen das Örtchen und die Ruhe.

Leider hat das Museum in den drei Tagen nicht aufgemacht, sodass ich es mir wieder nicht ansehen kann. Wir kommen aber bestimmt irgendwann wieder in diesen hübschen Ort und dann funktioniert es vielleicht auch endlich mit dem Museum.

Heute segeln wir weiter nach Ålborg, das ist ein ordentliches Stück Weg. 50 Seemeilen bei vorhergesagten 15 bis 18 Knoten Wind, der im Laufe des Tages nachlassen soll. Der Wind kommt aus Süd-West und soll im Laufe des Tages leicht drehen. Alles in allem gute Voraussetzungen, um diese lange Strecke zu bewältigen. Wir können schon direkt nach der Hafenausfahrt Segel setzen und fahren bis direkt vor Ålborg unter Segel. Das funktioniert bei diesem Wind wunderbar, trotz des teilweisen sehr schmalen Fahrwassers.

Wir wollen dieses Mal nicht in die Innenstadt von Aalborg, da das für Hanne sehr beschwerlich wäre und Biskuit von so einem Gewusel, in einer Stadt, auch nichts hat. Abgesehen davon, sind wir durch unsere genußvolle Trödelei sowieso schon ziemlich lange unterwegs und laut Wetterbericht droht uns die



Bei Ålborg begegnete uns der Toppsegelschoner BAN-JAARD.

nächsten Tage sehr starker Wind, bis zu Sturm und das will ich meinen Begleitern nicht antun. Deshalb segele ich nicht bis zu Marina Skudehavn, die nah an der Stadtmitte liegt, sondern gehe vorher in die Marina Fjordparken, da diese moderner ist. Ich hoffe dort eher einen Platz am Steg zu bekommen, sodass Hanne seitlich aussteigen kann.



Die VIKING VENUS lag in Ålborg.

In der Marina finde ich tatsächlich einen Stegplatz. Die Marina ist modern, hat gute Sanitäranlagen und ist sehr gut gelegen, sodass auch Biskuit auf ihre Kosten kommt und nicht in einem städtischen Park spazieren gehen muss.

Morgen geht es bis nach Hals, der Wind soll ordentlich zunehmen, kommt aber von achtern, sodass uns eine flotte, aber ruhige Fahrt bevorsteht. Eigentlich sind heute sechs bis sieben Beaufort Wind angekündigt aber erst einmal haben wir nur vier Beaufort. Es sind nur 20 Seemeilen bis Hals, das sollte recht flott gehen. In Aalborg müssen wir durch zwei Klappbrücken. Wir schaffen es, pünktlich zur Öffnungszeit an der Brücke zu sein und können direkt durchfahren und die dicht dahinter liegende Brücke macht auch sofort auf, sodass wir flott durchkommen.

Nach Ålborg wird der Wind immer böiger, sodass ich lieber ein Reff einbinde. Kurz vor Hals nimmt der Wind immer mehr zu, ich reffe lieber noch ein wenig mehr und binde das zweite Reff ein. Bis kurz vor Hals haben wir, stetig acht Beaufort von achtern! Wir „rasen“, trotz drittem Reff, mit acht bis neun Knoten Richtung Hals. Ich werfe den Motor an und gehe in den Wind, um die Segel herunterzunehmen; da merkt man erst, wie stark der Wind bläst. Ich muss die Maschine auf 2500 Umdrehungen laufenlassen, damit wir gegen den Wind nicht zu stark rückwärts getrieben werden. Bis ich die Segel verpackt und alle Leinen und Fender klar gemacht habe, sind wir trotzdem nur noch circa 400 Meter von

der schmalen Hafeneinfahrt entfernt. Ich versuche trotzdem in die Hafeneinfahrt zu kommen, was mir aber nicht gelingt und ich muss abdrehen, da wir schon an der Einfahrt vorbei getrieben sind. Also muss ich gegen den Wind wieder ein ganzes Stück zurückfahren, um dieses Mal besser in die Einfahrt zu kommen. Obwohl ich den Motor Vollast laufen lasse, komme ich nur mit knapp einem Knoten voran! Schon während ich wieder in Richtung Hafen drehe, merke ich, dass ich schon wieder so stark vertrieben werde, dass ich es nicht schaffen werde, in die Einfahrt zu kommen. Also das Ganze noch einmal von vorne! Nach einer gefühlten Ewigkeit drehe ich und dieses Mal müsste es funktionieren. Ich habe nur große Bedenken, dass wir in der Einfahrt so stark vom Wind weggedrückt werden, dass ich auf die Kaimauer getrieben werde. Also fahre ich direkt auf die Backbord liegende Kaimauer zu, um im letzten Augenblick nachsteuern zu können. Da bemerke ich, dass auf der Kaimauer lauter Leute mit Kameras stehen, die anscheinend ein Unglück erwarten und heftig am Filmen sind. Wir sind scheinbar schon bei unserer Anfahrt aufgefallen und so hat sich dort eine stattliche Anzahl an Leuten versammelt. Ich komme bestens in den Hafen hinein und die versammelte Meute löst sich quasi direkt auf. Dabei steht mir noch das Anlegen, gegen sehr starken seitlichen Wind, bevor. Ich habe gleich bei der Einfahrt einen freien Platz erspäht, wir können dort seitlich anlegen. Ich hatte erst Bedenken allein bei dem Wind anlegen zu müssen aber von allen Schiffen kommen Segelkameraden, die helfen wollen. Ich bin sehr erleichtert! So klappt das Manöver auf Anhieb und ich war froh, dass ich alle Leinen und Fender so gut vorbereitet hatte und dass mir so viel Hilfe zu Teil wird. Ich kann die ganze Zeit am Steuer bleiben und werde im Handumdrehen festgemacht. Das ist geschafft! Wir sind an diesem Tag auch die Letzten, die in Hals festmachen und das, obwohl wir schon um 15 Uhr angekommen sind. Wir haben für die 20 Seemeilen, trotz des mehrmaligen Hin- und Herfahrens vor der Hafeneinfahrt, von Ablegen bis Festmachen, nur drei Stunden benötigt.

Nachdem ich mich etwas von diesem Trip erholt habe, entdecke ich einen wunderschönen Dreimaster im Hafen. Hanne und ich gehen, nachdem ich Biskuit versorgt habe, natürlich sofort zu diesem Schiff.



In Hals lag die LOA.

Es ist die LOA, die einzige noch segelnde dänische Barkentine. Ein herrliches Schiff, in einem super Zustand. Wir schauen uns auch noch einmal die Hafeneinfahrt an und ich empfinde sie, obwohl ich an Land bin, immer noch als sehr schmal. Es ist ein Wetterchen, wie ich es liebe. Es ist nicht kalt, die Sonne scheint und es stürmt ordentlich. Der Wind nimmt im Laufe der Nacht immer mehr zu und wir werden auch im Hafenbecken ordentlich durchgeschaukelt. Hanne und ich haben aber gar keine Probleme damit und schlafen wunderbar. Biskuit findet alles in Ordnung, solange sie bei uns

sein kann und so geht ein wunderschöner und sehr aufregender Segeltag zu Ende.

Der Sturm bleibt uns, so wie es aussieht, die nächsten drei Tage treu, sodass wir Hals und die Umgebung etwas erkunden können.

*

Wie vorhergesagt, bleibt es die nächsten Tage sehr stürmisch und wir können Hals und die Umgebung genießen. Auch hier finde ich einen schönen Weg zum Spazierengehen. Ich laufe mit Biskuit durch Wiesen und Felder, laufe an einem Wäldchen entlang und komme schließlich sogar an einen Strand. Es ist eine schöne Strecke und Biskuit ist begeistert. Leider ist mit dem Sturm auch häufiger Regen verbunden, sodass nicht alle Ausflüge so lang werden. Dennoch können wir uns hier wunderbar die Zeit vertreiben und lernen unsere Nachbarn kennen, die, so wie wir, vom Wetter festgehalten werden.

An unserem dritten Tag in Hals fahren die Stegnachbarn zum Teil schon weiter, aber ich will lieber noch einen Tag bleiben, damit sich die Wellen etwas beruhigen und meine Crew nicht zu sehr durchgeschüttelt wird.

Endlich geht es weiter, langsam wird mir die Zeit etwas knapp, da ich unbedingt am Geburtstag meiner Mutter wieder zu Hause sein möchte. Deshalb wird gleich der erste Törn 55 Seemeilen lang. Der Wind ist nicht ideal, er kommt leider direkt von vorne. Um höher an den Wind zu kommen segeln wir die komplette Strecke mit Motorunterstützung. Es geht direkt nach Grenaa Lystbådhavn, eine moderne Marina mit guten Sanitäranlagen und Restaurants und man bekommt auch Brötchen. Die Marina liegt allerdings scheußlich, in einem Industriegebiet Grenaas. Um in die Stadt zu kommen, braucht man mindestens Fahrräder oder muss gut zu Fuß sein. Wir wollen sowieso nicht hierbleiben und solange man in der Marina bleibt, ist alles in Ordnung. Mit einem Hund etwas Natur zu finden, ist allerdings schwierig.

Heute geht es weiter nach Mårup Havn, das sind 40 Seemeilen und der Wind ist uns heute gewogen, sodass wir schön, allerdings sehr ruhig, segeln können. So brauchen wir bei dem schwachen Wind am Ende acht Stunden, aber wir sind wieder ein gutes Stück vorangekommen und befinden uns langsam in der Gegend, die ich mir gerne ein wenig ansehen würde. Jetzt kommt eine Insel nach der anderen und wir haben deutlich mehr Optionen, einen Hafen anzulaufen, als auf der Strecke davor. Allerdings wird langsam die Zeit etwas knapp und wir werden leider die Inseln nicht so ausgiebig erkunden können, wie ich es eigentlich vorhatte. Mårup Havn liegt auf der Insel Samsø und ist ein kleiner, aber sehr hübscher Hafen, schön in der Natur gelegen, ein Kontrast zu Grenaa. In unmittelbarer Nähe ist ein schöner Strand und viele Möglichkeiten zum Spazierengehen. Leider müssen wir aber morgen weiter, der achzigste Geburtstag meiner Mutter rückt immer näher und da möchte ich auf jeden Fall zurück sein.



Eindrücke von Bogense.

Heute geht die Reise weiter nach Bogense. Wir haben zwar wenig, aber stetigen Wind in die richtige Richtung. Mit einem drei Beaufort schwachen Wind aus Norden geht es in die alte Han- delsstadt auf Fünen.

Die Marina in Bogense ist modern, mit schönen Stegen, guten Sanitäranlagen und die Stadt ist fußläufig schnell zu erreichen. Es gibt nah am Hafen einen großen Supermarkt, der keine Wünsche offen lässt. Leider musste ich mit dem Bug zuerst anlegen und Hanne kommt nicht von Bord.

Also mache ich mich, mit unserem faltbaren Leiterwagen auf, um uns mit Getränken und Lebensmitteln zu versorgen, die langsam zur Neige gehen. Bei dieser Gelegenheit sehe ich mir die Stadt ein wenig an und bin sehr angetan von den schönen Häusern, Alleen und Parks.

Morgen früh will ich noch Lea tanken und dann geht es schon weiter zu unserem nächsten Ziel.

Heute geht es nach Lystbådhavn, am Städtchen Middelfart am Fænøsund. Zu-erst will ich aber noch tanken und muss in einen schmalen Seitenarm, der auch noch an beiden Seiten von dort liegenden Booten gesäumt ist. Natürlich kommt mir ein Boot entgegen und wir kommen definitiv nicht aneinander vorbei. So muss ich in eine, zum Glück vorhandene, sehr kurze, Anlegestelle ausweichen. Natürlich rückwärts, weil ich das entgegenkommende Boot erst bemerkt habe, als ich an der einzigen freien Stelle schon vorbei war. Nachdem dieses Manöver geglückt ist, kann ich tanken.

Ich habe in den letzten Tagen mit Krabat gesprochen. Krabat ist mein Neffe, Mitglied beim HSrV und hat sein Boot den Sommer über, in Flensburg liegen. Er und seine Verlobte Melina wollen zusammen noch einen Kurzurlaub auf dem Segelboot machen und in unsere Richtung kommen. So sprechen wir uns ab, wo und wann wir uns treffen könnten. Mal schauen, ob es klappt, wir würden uns freuen, die beiden zu sehen!

Mit schönem Wind im Rücken kommen wir schnell voran und haben schon nach 4 ½ Stunden segeln, Lystbådhavn erreicht. Eine sehr moderne Marina, gut geschützt gelegen und mit einem Sandstrand direkt nebenan, der bei unserer Ankunft auch ordentlich frequentiert wird. Um einen Liegeplatz zu bekommen, bei



Unser faltbarer Einkaufswagen bewährt sich in Bogense.

dem Hanne auch aussteigen kann, muss ich ziemlich weit außen in der Marina festmachen. So haben wir einen relativ weiten Weg zu den Sanitäranlagen und die auf dem Weg liegenden Toiletten werden leider auch von den Badenden am Strand genutzt und leider immer nass und dreckig hinterlassen!



Biskuit vergnügt sich am Strand.

was ich über den Hafen gelesen habe, ist äußerst positiv und er liegt auf unserem Weg! Außerdem bin ich sehr gespannt auf die Tour, weil ich hier die Gegend kenne, aber noch nie gesegelt bin. Ich kenne die Gegend hauptsächlich von Land aus und unter Wasser. Ich war häufiger mit Greenpeace hier zum Trainingstauchen. Allerdings als Hobbykoch, der die Eleven versorgt, und bin nur ab und zu mit getaucht und habe auch einige Tauchgänge mit Freunden hier absolviert. Ich habe beste Erinnerungen an die Strömungstauchgänge und die schöne Unterwasserwelt, jetzt kann ich die Landschaft über Wasser und das Segeln hier genießen.

Anfänglich steht die Strömung noch gegen uns, sodass wir nur mit kleiner Fahrt vorankommen. Die Gegend ist sehr schön,

Ansonsten ist in der Marina ein kleiner Imbiss und ein Kiosk, an dem man morgens Brötchen bekommt. Auch die Wege am Strand und an der Golfanlage entlang sind wunderbar, um mit unserem Hund spazieren zu gehen!

Leider hat der Wind gedreht, aber wir wollen weiter. Wir wollen heute bis Dyvig kommen. Alles,



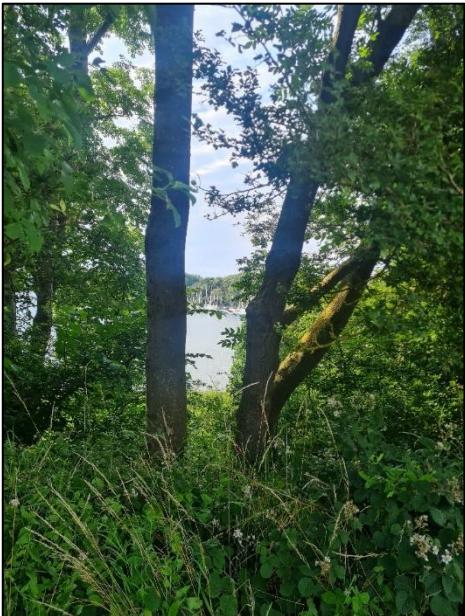
Blick durchs Gebüsch auf Dyvig.

wir segeln an mehreren Inseln vorbei und genießen den wunderbaren Tag! Die letzten Meilen bis Dyvig sind am schönsten. Wir fahren einen kleinen Fjord entlang, das Ufer ist von Wäldern gesäumt und die Landschaft ist hügelig. Eine wunderschöne Gegend mit einer herrlichen Natur. Einige Segelboote haben an den Rändern geankert. Bei herrlichem Wetter, schönem Wind und dieser wunderbaren Landschaft ist das hier alles ein Idyll. Nach einer engeren Einfahrt erweitert sich die Bucht und gibt den Blick auf zwei schön gelegene kleine Marinas frei. Ich entschließe mich erst einmal die Marina an der Steuerbordseite zu erkunden. Für mich ist es wichtig einen Platz zu bekommen an dem ich seitlich anlegen kann. Tatsächlich finde ich auch gleich einen Platz. Nach dem Festmachen gehe ich zuerst zum Hafenmeister, um uns anzumelden und komme dadurch gleich in den „Kiosk“. In diesem Kiosk gibt es einiges zu kaufen, sodass man sich im Notfall auch ein komplettes Essen zusammenstellen könnte. Bei der netten Inhaberin bestelle ich gleich Brötchen für den nächsten Morgen und hole dann Biskuit zum Spaziergang ab.



Dyvigs herrlich gelegene Marina.

Die Landschaft ist nicht nur vom Wasser her idyllisch. Ich mache einen ausgedehnten, wunderschönen Spaziergang durch die Hügel, die die Ostsee säumen. Zwischendrin gelegen sind kleine Häuschen oder auch Bauernhöfe und immer wieder hat man einen herrlichen Blick auf das Meer.



Blick vom Hügel auf den Hafen von Dyrvig.

Hier kann man es gut aushalten. Dennoch müssen wir morgen weiter. Wir haben uns mit meinem Nefen und seiner Verlobten in Sonderburg verabredet. So, wie es aussieht, werden die beiden guten Wind nach Sonderburg bekommen und wir müssen gegen den Wind fahren. Wir haben aber auch nur einen sehr kurzen Törn, von etwas über zwölf Seemeilen vor uns.

Nach einem gemütlichen Frühstück und einem ausgedehnten Spaziergang, bei dem ich noch einmal die herrliche Landschaft genieße, geht es los nach Sonderburg. Wir können sogar segeln, wenn auch nicht besonders schnell, da wir hoch am Wind fahren müssen und der Wind nicht so stark ist.

Uns begleitet die gesamte Strecke eine Segelyacht, die genau so schnell wie wir segelt und mal sind wir vorne dran, dann wieder die anderen. Bis zur Einfahrt in den Alssund, da müssen wir den Motor starten, da der Wind genau von vorne kommt. Das begleitende Segelboot fährt aber weiter unter Segel und kreuzt die gesamte Strecke. Die Crew besteht aus einem Pärchen, das perfekt aufeinander eingespielt ist. Sie sind, obwohl sie ständig den Kurs ändern müssen und wir unter Motor stur den Kurs halten können, genau so schnell wie wir. Es ist eine Freude, die Manöver aus nächster Nähe zu betrachten. Leider kommt für mich, in einem so engen Fahrwasser, die Kreuz nicht in Frage. Ich komme mit meinem Schiff nicht so hoch an den Wind und ich bin allein. Wir machen nach dreieinhalb Stunden im Stadthafen von Sonderburg fest. Wir haben Glück, noch einen freien Platz direkt an der Pier zu finden. So kann Hanne wunderbar von Bord und wenn Krabat nachher kommt, kann er an uns festmachen.

Ich bin ganz angetan, dass mittlerweile die Straße am Stadthafen Fußgängerzone ist und hier keine Autos mehr fahren. Als ich das letzte Mal hier war, bin ich in die neue Marina zurückgefahren, weil mir der Stadthafen zu laut und zu dreckig war. Jetzt laufen hier zwar einige Menschen entlang, aber der Geräuschpegel ist deutlich geringer. Und dort, wo das letzte Mal noch Autos fuhren, sind

jetzt überall Tische und Stühle von den Restaurants und es ist eine herrliche Sommerstimmung.

Ich gehe erst einmal mit Biskuit die Strandpromenade in Richtung neuer Marina entlang, am Schloss Sonderburg vorbei. Die Promenade ist teilweise stark von der Ostseeflut beschädigt. Die Mauern zur See sind teilweise weggespült, wie auch der Strandweg selbst zum Teil im Meer verschwunden ist. Dennoch ist es ein schöner Spaziergang. Auf dem Rückweg, kurz vor der Burg, sehe ich die VIM, das Boot meines Neffen, in Richtung Stadthafen segeln. Ich beeile mich etwas und kann den Beiden beim Anlegen an LEA helfen.

Wir gehen abends in ein Lokal am Stadthafen. Wir sitzen am Fenster mit Blick auf das Meer und eine kleine Gruppe von Schweinswalen spielt direkt vor uns im Wasser. Wir haben sowieso im kleinen Belt, während unserer Tour, mehrmals Schweinswale gesehen, so häufig, wie sonst auf der ganzen Fahrt nicht. Scheinbar gibt es hier, durch die recht starke Strömung, genügend Nahrung und Sauerstoff für Fische im kleinen Belt und damit auch genügend Nahrung für die Schweinswale.



Eindrücke aus Sonderborg.

Wir haben einen schönen gemeinsamen Abend, aber wir müssen, zu unserem Bedauern, morgen weiter. Melina und Krabat müssen morgen wieder langsam Richtung Flensburg und der Wind steht nicht günstig. Also werden sie kreuzen müssen und ihr Urlaub neigt sich langsam dem Ende zu. Wir müssen los, weil wir noch ein ordentliches Stück vor uns haben und wir pünktlich zu Hause sein wollen.

Heute geht es nach Laboe; der Wind steht gut und wir können etwas von der vertrödelten Zeit wieder aufholen, wenn wir bis dort segeln. Ich war schon häufiger in Laboe und weiß, dass ich dort sehr gut spazieren gehen kann und der Italiener in der Marina sehr leckeres Essen macht.

Wir können direkt nach Sonderburg die Segel setzen und, bei einem sechs Beaufort starken Wind, machen wir auch ordentlich Fahrt. Vor Sonderburg treffe ich erst einmal auf ein Chartersegelboot, bei dem scheinbar keiner so richtig weiß, wie man segelt. Sie fahren ständig kreuz und quer, ab und an fallen die Segel back und wenn die Segel wieder stehen, rasen sie, mit deutlich höherer Geschwindigkeit als ich mit LEA fahren kann, wieder an mir vorbei und fahren wieder, völlig willkürlich und ohne irgendeine Regel zu beachten, kreuz und quer. Ich bin froh, als ich sie, nach fast einer Stunde, endlich los bin.

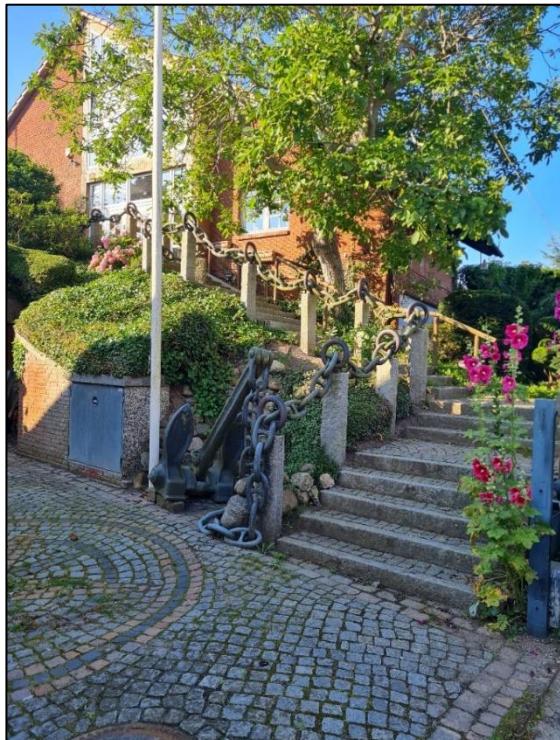


LEA mit Gischt an der Reling.

Die See wird immer höher. Hanne und Biskuit haben sich nach unten verdrückt, weil Biskuit die wilde Fahrt nicht geheuer ist und Hanne sie beruhigt. Nach sieben Stunden und einer halben Stunde Platz suchen, haben wir in Laboe fest gemacht. Hanne kommt leider nicht von Bord, sodass wir nicht beim Italiener essen gehen können. Ich bestelle während des Spaziergangs mit Biskuit, Pizza und Salat für uns beide und so lassen wir den Abend an Bord ausklingen. Morgen geht es auf den Nord-Ostsee-Kanal.

Ich will noch Brötchen holen und unseren Platz bezahlen, da wir gestern schon zu spät waren und uns nicht mehr anmelden konnten. Bei dem Hafenmeister kann man natürlich nur bar bezahlen, sodass ich erst noch einen Bankautomaten suchen muss und mir dann die Brötchen auch bei einem Bäcker hole. Das

ist man nach 3 ½ Wochen Dänemark nicht mehr gewohnt. Bei den Hafenmeistern erfahre ich, dass man mittlerweile auch über die Boatpark-App einen Platz reservieren und zahlen kann! Das steht nirgendwo am Hafenmeistergebäude, da ist nur ein Plakat zu sehen auf dem für die Boatpark-App geworben wird. Das nächste Mal werde ich diese Möglichkeit sicher nutzen! Das ist schade, aber wenn ich immer erst zur Bank muss, um Bargeld zu holen und die Hafenmeister schon um kurz nach 18:00 Uhr das Büro schließen, wird man ja schon fast dazu getrieben alles nur noch über das Handy abzuwickeln.



Ankermisbrauch in Laboe.

Durch die Verzögerung kommen wir erst um 10 Uhr los aber wir haben Glück und können bei Ankunft an der Schleuse direkt einfahren. Hier habe ich meinen Obolus schon über das Handy bezahlt, so dass wir ohne Verzögerung direkt weiter auf den Kanal fahren können. Es ist ein zwar windiger, aber warmer Tag, sodass wir ohne Probleme bis Lexfähre kommen und dort zur Übernachtung festmachen können. Das Restaurant hat leider nicht offen, sodass wir uns selbst verköstigen.

Heute Morgen erfahre ich, als ich beim Hafenmeister bezahlen will, dass die Brücke vor Tönning nur an drei Tagen die Woche aufmacht und das immer zur selben Zeit, sodass wir teilweise nicht durchkommen würden, da die Eider bei Ebbe, bei Tönning, zu wenig Tiefe hat. Wir fahren dennoch weiter. Ich hatte eigentlich mit Hanne geplant, dass sie und Biskuit in Stapel von Bord gehen und ich den Nordseeteil allein segele, um meine beiden Mitstreiter nicht mehr so rauer See auszusetzen. Nun kristallisiert sich immer mehr heraus, dass ich

auch mit von Bord gehe und wir LEA in Stapel liegen lassen. Ich würde dann warten bis das Wetter und vor allem die Tide günstiger ist und würde dann, vielleicht mit meinen Schwestern, zurück nach Husum segeln.

Erst einmal müssen wir bis Stapel kommen. Hanne und ich mögen beide die Eider sehr. Es ist ein wunderschönes Stück Natur und wir genießen die Fahrt immer sehr. So auch heute; es ist einfach wunderschön. Ich bin so abgelenkt von dieser Schönheit, dass ich an Stapel beinahe vorbeifahre. Mir fällt nur plötzlich auf, dass ich diese Anlegestelle doch kenne, schaue auf die Karte und stelle erschrocken fest, dass wir schon da sind! Nach einem etwas chaotischen Anlegermanöver machen wir fest und da kommt auch schon meine Schwester Heike, um uns abzuholen. Sie hatte in Marine Traffic gesehen, dass wir schon da sind und ist gleich losgefahren. Der sehr nette Hafenmeister, hat erst einmal das Geld für zwei Wochen bekommen, da wir dann planen, LEA, mit einem Umweg über Helgoland und Amrum, wieder zurück nach Husum zu bringen. Jetzt geht es nach vier Wochen einer sehr schönen Reise erst einmal nach Hause.



Morgennebel auf der Eider.

Heute, zwei Wochen später, fahre ich morgens um fünf Uhr nach Stapel, um mit LEA nach Tönning zu fahren. Die Tide ist günstig, meine beiden Schwestern würden am nächsten Tag an Bord kommen und wir würden dann über Helgoland und Amrum nach Husum zurückfahren. So der Plan.

Ich fahre im Dunkeln los und erlebe einen wunderschönen Sonnenaufgang auf der Eider. Leichte Nebel und die aufgehende Sonne, verzaubern die herrliche Landschaft. Es ist traumhaft schön! Kurze Zeit später, sehe ich einen Riesenvogel auf einem der Pfosten am Rand

der Eider sitzen. Es ist ein Seeadler, der aber leider so scheu ist, dass er immer, wenn ich auf 100 Meter herankomme, wieder wegfliegt. Ein herrliches Tier!



Traumhafter Sonnenaufgang auf der Eider.

Ich komme rechtzeitig an der Brücke an und werde, nach kurzer Wartezeit durchgelassen. Ich fahre in den Hafen von Tönning und finde einen schönen Platz am Steg zum Festmachen. Hier erfahre ich wiederum von anderen Seglern, dass die Schleuse am Eidersperrweg wegen Wartungsarbeiten einen Tag länger gesperrt ist und wir nicht gleich am nächsten Morgen weiterfahren können. Also wird der Plan nach Helgoland zu fahren aufgegeben und meine Schwestern und ich segeln nur nach Amrum.

Heute geht es endlich weiter; die Schleuse ist wieder im Betrieb und, wie wir erfahren, ist sie gestern doch aufgemacht worden. Also hätten wir doch nach Helgoland segeln können. Sehr ärgerlich, dass diese Information nicht an den Hafenmeister weitergegeben worden ist. Egal, wir freuen uns jetzt auf den Segeltörn und natürlich auf Amrum! Wir können die knapp 50 Seemeilen segeln und haben einen schönen Törn!



Eindrücke von Amrum.

Zum Abschluss des Tages gehen wir in die Blaue Maus zum Essen, heute Abend ist es warm genug, sodass wir schön draußen unser Essen genießen können. Wir bleiben noch einen Tag auf Amrum und nutzen das schöne Wetter für eine Wanderung an den Badestrand und gehen dort in der warmen Nordsee baden. Wir waren noch nie in den Dünen und sind ganz begeistert, wie schön auch diese Seite von Amrum ist. Da das Lokal in der Marina einen Brandschaden in der Küche hat und deshalb nicht geöffnet ist, gehen wir in das Lokal Torhaus in Nebel, was uns ausgesprochen gut gefällt. Leider ist es zum draußen sitzen zu kalt, aber drinnen ist es auch gemütlich und das Essen ist sehr gut! Wir lassen den Abend an Bord noch mit ein paar Gin Tonic ausklingen und freuen uns auf den Segeltörn nach Husum!

Wir fahren schon um sieben Uhr morgens los, da doch ein ordentliches Stück Strecke vor uns liegt und wir natürlich mit der Flut reinfahren wollen. Der Wind steht perfekt und es bläst ordentlich mit fünf bis sechs Beaufort. Der Wind kommt erst von Steuerbord und bei der Einfahrt in den Heverstrom haben wir

den Wind von hinten. Perfekte Bedingungen. Wir segeln die über 50 Seemeilen in sieben Stunden, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7,3 Knoten. Da das Sperrwerk zu ist, als wir ankommen, ankern wir im Modersloch und gehen dort noch ein wenig schwimmen und bereiten dann alles so vor, dass wir nur noch unser Gepäck schnappen müssen und direkt von Bord können. So haben wir noch einmal zwei sehr schöne Segeltage gehabt und einen schönen Aufenthalt auf Amrum!

Wir hatten eine sehr schöne Reise, anfänglich noch kalt, vor allem abends und mit einigen ungeplanten Aufenthalten. Die Aufenthalte waren der Sicherheit geschuldet, da ich allein alles bedienen musste und kein Risiko eingehen wollte. Ich bin auch froh, das so gemacht zu haben, auch wenn wir die dänischen Inseln, nicht, wie eigentlich gewünscht, etwas intensiver ansehen konnten. Das muss dann in einem anderen Jahr geschehen. Wir haben trotzdem viel gesehen und herrliche Tage an Bord und auf See gehabt. Ich hoffe wir haben noch viele schöne Sommertouren mit unserer LEA vor uns. Mal schauen, was uns nächstes Jahr so alles einfällt!



Zuhause in Schwabstedt ist es auch schön – meint nicht nur Biskuit.

* * *

CUXHAVEN – HELGOLAND – KIEL

Nordseewoche 2024

VON GYDE HANSEN

REISEDATEN:

Schiff: Löwe von Bremen
Start: 17.05.2024
Ankunft: 25.05.2024
Gesamt: 697 sm
Gesegelt: 632 sm

CREW:

Gyde Hansen (Skipper)
Annabelle Töllich
Paul Essenberger
Tim Hansen
Julian Reincke
Christoph Tschernischen (Supercargo).



Start zum Rund Skagen Race 2024 (Bild: Thore Christiansen).

Pfingsten kam dann doch unerwartet schnell. Nachdem die ursprüngliche Crew der Löwe abgesprungen war, fand unsere Crew etwa zwei Monate vor Regatta-start zusammen. In mehreren Meetings und mit einem letzten, kurzfristigen Crewwechsel organisierten wir alles Notwendige, bis es schließlich aufs Wasser ging. Am Freitagabend fuhren wir Richtung Cuxhaven und gerieten in leicht-ten Zeitstress, nachdem die Startzeit kurzfristig um eine Stunde vorverlegt

worden war und die Ankunft sich durch den Verkehr verzögerte. Dementsprechend legten wir einen etwas gehetzten Start hin und waren beim Startsignal - mit halbem Wind, doch gegen den Strom – nicht perfekt an der Linie. Auf den ersten Meilen Richtung Elbmündung wählten wir, anders als viele andere, die einen starken Luvbogen ansetzten, einen direkten Kurs an den begrenzenden roten Tonnen des Fahrwassers entlang. Trotz der anfänglichen Gegenströmung konnten wir auf diese Weise an das Feld anschließen. Auch im weiteren Verlauf blieben wir bei unserer Strategie und fuhren zunächst unter großer Genua, später unter Gennaker und zum Schluss wieder unter J2 um 0:10 nach gesegelter Zeit als erstes Schiff unserer Gruppe ins Ziel ein. Nach berechneter Zeit landeten wir auf dem 3. Platz der sieben teilnehmenden Schiffe.

Samstag starteten wir mittags zu den Hummer Races. Angesetzt waren drei schnelle Up-and-Down-Kurse, von denen letztlich wegen des wenigen Windes zwei zustande kamen. Unsere Starts liefen mit ausreichend Vorbereitungszeit sehr viel besser als am Tag zuvor und auch die vielen Manöver gingen reibungslos. In der Tabelle erreichten wir nochmals einen dritten und einen vierten Platz und konnten so das Ergebnis des Vortages verteidigen. Auch in der Gesamtwertung räumten wir den dritten Platz ab und durften abends in der Nordseehalle aufs Träppchen. Nach einer kurzen Nacht starteten wir am Sonntag in die Regatta Rund Helgoland, in der wir am Ende des Tages leider nicht offiziell antreten durften, da am Vortag festgestellt wurde, dass unsere Gewichtsangabe im Messbrief aufgrund des Crewwechsels nicht mehr stimmte. Ein kurzfristiger Wechsel in eine Wertung außerhalb der Internationalen Deutschen Meisterschaft war leider nicht mehr möglich.

Gleiches galt für die Rund Skagen Regatta, für welche wir allerdings nach Absprache in die ORC C Gruppe rutschen konnten. Nach einem filmreifen Nullstart mussten wir bei Tonne 1 den Gennaker bereits wieder bergen und gingen nach dem westlichen Kardinalzeichen zunächst auf einen spitzen Kurs unter Genua 2 bei moderatem Wind. Von nun an fuhren wir einen Anlieger auf die nächste Regattamarke bei Horns Rev. Nachts drehte der Wind leicht südöstlich, sodass wir kurzzeitig den Code Zero auspacken konnten. Bei zunehmendem Wind mussten wir ihn leider nach wenigen Stunden wieder wegnehmen. Nachdem wir zwischenzeitlich sogar ein Reff und die Genua 3 setzten, ging es zunächst anliegend um die nächste Bahnmarke vor Hanstholm und anschließend in kleinen Schlägen unter Land bis nach Skagen. Zwischenzeitlich lagen wir auf dem 13. Platz der 40 Regattateilnehmenden. Das nördliche Kardinalzeichen bei Skagen erreichten wir am Mittwoch um 14:40. Von dort an ging es südwärts, zunächst unter Spinnaker, dann wieder unter Genua 2. Die erste Flaute

erwischten wir bei Samsø. Über einige Stunden gelang es uns, bei 3-4 Knoten Wind mit dem Code etwa genausoviel Speed im Boot zu behalten. Nachdem der Wind weiter einschließt und drehte, parkten wir schließlich ein. Leichter Wind baute sich wieder auf, doch bereits am gleichen Abend bremste uns die nächste Flaute kurz vor der Brücke. Am nächsten Morgen hatten wir uns, inzwischen das erste Drittel Langelands geschafft, über Stunden nur wenige Meter vorwärts bewegt, während die Schiffe hinter uns mit besserem Wind aufkamen und teilweise eine bessere Strategie wählten, wie sich später herausstellte. Sie fuhren auf der anderen Seite des Großen Belts mit mehr Wind.

Am Morgen des Freitags, als für die nächsten Stunden bis zum frühen Nachmittag kein Wind angesagt war, entschloss ich als Skipperin, das Rennen aufzugeben, weil ich wegen Terminen am Folgetag zwingend am Freitagabend Kiel erreichen musste. Um 16:30 erreichten wir Kiel unter Motor. Dass es nach vier durchsegelten Nächten dieses Ende nahm, ist schmerhaft und nachdem der Wind früher wieder einsetzte als gedacht, war der Abbruch eine klare Fehlentscheidung. Trotzdem gehen wir um einige Erfahrung reicher aus dem Event und greifen beim nächsten Mal mit einigen „lessons learned“ erneut an.



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

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

Reisen 2024 mit unserer DIEKSAND

von EKKEHARD PAPKE, FOTOS VON KARIN PAPKE.

Zu Pfingsten werden rund um Helgoland Hochseeregatten inklusive Zubringer Regatten gesegelt. Abschließend am Pfingstmontag startet die Rund Skagen Regatta mit dem Ziel Schilksee. Auch in diesem Jahr sind wir als „Tenderschiff“ für die „SegelLore“ angereist und machen als 11. Schiff am kurzen 10-er Päckchen fest. Um an Land zu kommen, müssen wir über 10 Boote steigen. Am nächsten Tag sind wir Päckcheninnenlieger und nehmen damit 10-mal durchschnittlich drei Besatzungsmitglieder fußläufig hin und zurück in Kauf. Also günstig gereckt laufen nur 120 durchtrainierte Füße an einem Tag über das Deck unserer „DIEKSAND“.

Morgens um 5:30 Uhr bin ich in der Backstube der Inselbäckerei und kaufe 24 unterschiedliche Brötchen. Karin sorgt derweil für Tee und Kaffee, deckt unseren Cockpitstisch mit allen Frühstückszutaten und schon werden die Plätze rundherum von vier Frauen und zwei Männern Rennbesatzung der „SegelLore“ eingenommen. Wer ca. 9 Stunden schnell segeln will, muss vorher gut und reichlich Nahrung zu sich nehmen, was offensichtlich auch gut klappt und irgendwie sind Karin und ich so in die Gespräche eingebunden, als würden wir ebenfalls gleich starten.



Frühstück vor dem Start im Hafen Helgoland

Als Päckchenaußenlieger müssen wir zügig mit ablegen und motoren in einen freien Bereich des Vorhafens, um das Auflösen der Päckchen und Segelsetzen der Renn- und Superjachten mit teils großen Besatzungen beobachten zu können. Erstaunt sind wir, wie unterschiedlich die Segler starten und wie gut die „SegelLore“ die Startlinie passiert.

Als drittes Schiff legen wir später in unserem Päckchen wieder an. Das ist eine günstige Position für die Warenanlieferung des Schiffsausrüsters, denn Einkaufen ist angesagt. Diesel haben wir schon am Vortag voll gebunkert.

Später gehen wir den Weg bergauf am Krankenhaus vorbei zum Oberland. Dort angekommen, laufen wir rechts herum, immer in der Ferne das Regattafeld im Auge. Bunte Segel werden gesetzt und geborgen. Das Fernglas zeigt die „SegelLore“ in guter Position. Am Ende unseres 4 km langen Oberland Rundgangs liegt das Café Felsenbeck – dort kehren wir mit Blick auf das Regattafeld ein.

Abends gehen wir mit zur Preisverleihung und anschließender Regatta Party in die Nordseehalle. „SegelLore“ ersegelt Silber, dann wird „Esmeralda“ aufgerufen, da ich weiß, dass die Besatzung verhindert ist, gehe ich auf die Bühne und schildere den Sachverhalt. Man überreicht mir den Preis zur Übergabe in Husum an den Vereinskameraden und unter Applaus verlasse ich die Bühne.

Der Wetterbericht meldet ungünstige Bedingungen für die geplante Rückreise. Also nicht den Start zum Rund Skagen Race 2024 nach Kiel miterleben, sondern sofort Kurs Heimathafen. „SegelLore“ segelt den ganzen Tag bis zum Einschleusen um 22.00 Uhr in Brunsbüttel. Fast zeitgleich sind wir auf unserem Liegeplatz in Husum, müssen aber wegen der Tide am Fischkutter ca. 2 Std. warten. Wir nutzen die Zeit zum Aufklaren und zur Übergabe des Pokals von Helgoland an Jörg Hansen.

Gyde Hansen startet auf Helgoland mit „Löwe von Bremen“ der SKWB zu Rund Skagen. Sie ist die Schifferin und trägt die ganze Verantwortung für das Boot mit 6 Personen Besatzung. Nach 4 Tagen und Nächten sind Schiff und Crew heil in Kiel angekommen.

Dazu gibt es ein Video: Wassersport Archive - Kölling Nordseewoche Löwe von Bremen.

Wir haben Gyde mit dem Vessel Finder zu Hause auf dem Rechner begleitet.



Tour durch die Halligwelt. (Karte: Ernst-Gerd Schmidt).

Nach einer kurzen Pause im Husumer Hafen haben wir Lust auf unser Heimatrevier. Zuerst segeln wir nach Wyk auf Föhr in den Außenhafen. Noch sind nicht alle Sportboote im Wasser und somit ist viel Platz für uns. Es gibt keine Lange-weile, weder für Karin beim Shoppen, noch für mich am Hafen mit Umfeld. Nachmittags treffen wir uns im Café Steigleder am Sandwall. Es gibt viel Neues zu sehen. Das große Ereignis ist die im Bau befindliche riesige Seebrücke am Sandwall.

Wenige Tage später segeln wir mit ablaufendem Wasser nach Wittdün auf Amrum. Wir sind zu Fuß unterwegs und unsere Gesundheits-App auf dem Handy zeigt 10.000 Schritte pro Tag. Es ist Urlaubswetter und in der Ferne ist die Insel Föhr gut zu sehen. Um die Halligen Langeness und Hooge am Horizont zu erkennen, muss man etwas genauer gucken - Hochdruckwetter! Das brauchen wir auch für unser nächstes Ziel die Hallig Oland. Samstag wird dort gegrillt und wenn genug Wasser im Hallighafen aufläuft, dann dürfen wir dabei sein. Die Wettervorhersage passt und wir schaffen es!



DIEKSAND bei Niedrigwasser im Hafen Oland.

Es gibt reichlich zu essen und zu trinken. An unserem Tisch sitzen Paddler, die mit Muskelkraft vom Festland hierhergekommen sind. Im Gespräch stellt sich heraus, dass Dierk, einer unserer Ellerbeker Nachbarn, diesen Wassersport mit dem ältesten Paddler dieser Gruppe vor Jahren geteilt und große Touren unternommen hat. Die Welt ist klein! Nach einem gehaltvollen, unterhaltsamen Abend mit Blick auf unser Boot geht's bei einem sehr schönen Sonnenuntergang zurück an Bord. Über Pellworm segeln wir zurück nach Husum.

Für „DIEKSAND“ gibt es eine kleine Ruhepause, denn unsere lieben Einhüte-Nachbarn müssen auch mal Urlaub machen und so hüten wir jetzt ein.

*

Am 18. Juli um 8.45 Uhr Leinen los in Husum und Urlaubsbeginn 2024. Wir haben tagelang die Wetterlagen beobachtet und insbesondere die Vorhersagen von Dr. Meeno Schrader. Wir beabsichtigen, die ungeschützte Westküste hochzusegeln und andererseits in den anzulaufenden Häfen etwas zu verweilen. Mindestens sechs gute Tage planen wir ein und jetzt passen auch Dr. Meenos Prognosen.



Route der Sommertour (Karte: Ernst-Gerd Schmidt).

1. Tag bis nach Amrum = 39,3 Seemeilen,
2. Tag bis nach Esbjerg = 68,5 Seemeilen,
3. Tag bis nach Hvide Sande = 49,6 Seemeilen,
4. Tag bis nach Thyborön = 46,4 Seemeilen.

Wir hätten gern jeweils einen Hafentag in Esbjerg und Hvide Sande eingelegt und zusätzlich Thorsminde angelaufen, aber zwischenzeitlich wird Starkwind gemeldet.

Wir sind glücklich, den sicheren Hafen Thyborön noch erreicht zu haben, denn die jetzt prognostizierten 7 bis 8 Windstärken aus West kommen wirklich. Wir liegen mit zusätzlichen Festmachern an Heckpfählen und Brücke und haben reichlich Zeit für Museumsbesuche. Im tiefgekühlten Haus „Iskunsten“ ist ein Hafenfoto aus alten Zeiten mit 176 einsatzbereiten Fischkuttern zu sehen. Aktuell gibt es nur drei Kutter, die mit Hobby - Anglern zur See fahren. Ein paar Boxen weiter liegt Ingo Hässeler mit Frau und Segelboot Nissen 37 aus Meldorf. Der Husumer Segler - Verein ist ursprünglich aus dem Meldorf Seglerverein entstanden und war lange Zeit der einzige Segelverein in Nordfriesland.

Was macht man bei viel Wind im Hafen? Schnell ist man in alten Zeiten unterwegs. Wir Jugendlichen lagen vor ganz vielen Jahren mit unserem neuen Segelkutter „Aldebaran“ wegen zu viel Wind im Hafen von Pellworm. Dort suchte ein großer mit 2 Masten getakelter Segler ebenfalls Schutz. Es war die „Dithmarsia“ aus Meldorf ein Maxi Jollenkreuzer mit Jugendlichen und verantwortlichem Schiffsführer Wilhelm Hinrichs. In der großen geschützten Kajüte hatten wir alle dicht gedrängt Platz zum Erzählen vom Erlebten und Abwettern.

Bei abnehmendem Wind segeln wir mit gerefftem Großsegel in den Limfjord auf Brückenöffnungszeiten achtend nach Osten. Ein sehr schönes Segelrevier mit vielen guten Häfen. Nachmittags sind wir vor der Hafeneinfahrt Glyngøre. Von Ingo mit „Lea“ aus unserem Verein wissen wir, dass es sich um ein lohnendes Ziel handelt und laufen ein. Guter Hafen mit gutem Liegeplatz aber ohne Hafenmeister, kein Automat zum Bezahlen, aber dafür mit QR Code an der Hafenkante. Das bringt Karin mit dem modernen Handy an ihre Grenzen. Zum Glück gibt es mehrere hilfsbereite Menschen und zu guter Letzt verständigt eine Dänin mit Deutsch-Kenntnis per Handy den Hafenmeister, der auch prompt am nächsten Morgen zur Stelle ist, sodass wir endlich unsere fälligen Liegegebühren entrichten können.

Dieser Hafen hat sonst alles, was ein Segler so braucht und ist zusätzlich mit diversen Kunstobjekten ausgestattet.



Mit großem Fang heimwärts

Windstärke und Richtung passen fürs Weitersegeln im Limfjord mit Generalkurs Ost. Die teilweise sehr großen und flachen Wasserflächen haben für die Schifffahrt gebaggerte Rinnen. Sorgfältiges Navigieren ist angesagt! Im Hafen Aalborg, kurz vor der großen Straßenbrücke finden wir an einem Päckchen Platz. Mit reichlich Festmachern und Zusatzleinen sichern wir „DIEKSAND“, denn der Wind legt erheblich zu. Zwei Starkwindtage lassen sich hier aber gut abwettern.



Ekkehard und Karin bei Kaffee und Kuchen in Aalborg.

Bei dem noch kräftigen Wind aus West strömt das Wasser jetzt mit zwei bis drei Knoten Fließgeschwindigkeit auf die zu passierende Straßenbrücke zu. Also sorgfältig ablegen und gegen den Strom Richtung West auf der Position motoren. Nachdem die Straßenbrücke geöffnet ist und grün zeigt, geht „DIEKSAND“ wieder auf Ostkurs. Rasch ist die Brücke passiert und der Weg unter Segeln nach Hals frei. Dort angekommen, ist der Hafen überbelegt. Es ist erst Mittagszeit, also rein ins Kattegat und mit halbem Wind Generalkurs Nord. Nach 42,4 Seemeilen machen wir unsere Leinen in Saeby fest.



21.00 Uhr: Flaggenparade mit Trompeter.

engel und Aushängeschild von Saeby. Nicht nur unter Segeln, sondern auch zu Fuß besuchen wir sie und ebenso die besondere nahe Stadt. Zwei Tage lassen wir ein Tiefdruckgebiet durchziehen, um danach bei gutem Segelwind zu unserem nördlichsten Ziel Skagen abzulegen.

Um 21.00 Uhr läuten die Glocken der nahen großen Kirche. Auf der Mole zum Hafen wird der große Dannebrog langsam eingeholt und in unmittelbarer Nähe bläst ein Trompeter eine Abendmelodie, eine große Menschenmenge hat sich eingefunden und der Trompeter erntet jedes Mal langanhaltenden Beifall. Dieses berührende Ritual findet täglich statt.

Ein- und auslaufend begrüßt uns überdimensional „Die Dame vom Meer“, Schutz-



„Die Dame vom Meer“ und Ekkehard.

Die ersten zwei Hafenbecken sind ausgelastet, also legen wir im dritten an. Überraschung, unsere Bundeswehr / Marineschule Mürwik hat mit 9 Segelyachten ebenfalls hier festgemacht. 50 Segler: innen in Uniformen prägen den Liegeplatz. Den weiblichen Anteil schätzen wir auf 20 Prozent. Morgens und abends Flaggenparade. Mit Pfeifensignal Punkt 8.00 Uhr werden 9 Nationalen am Heck der Segelboote gesetzt. Der Tagesablauf mit Appell usw. ist für uns interessant anzusehen.

In Skagen gibt es für uns keine Langeweile. Im Hafen und Umgebung ist alles zu finden, was ein Segler im Urlaub so braucht.

Sportboote aus Norwegen, England, Schweden, Deutschland, Dänemark, usw. liegen hier friedlich beieinander. In den Werften sind sehr große Fischtrawler, die so wie Kreuzfahrer aussehen.

Wir leihen uns Fahrräder und strampeln ca. eine Stunde Kurs Nord bis der Weg auf einem Parkplatz endet. Hier buchen wir eine Hin- und Rückfahrt per großem Allradtrecker und Ackerwagenhänger mit spartanischen Bänken. Nach ca. einer halben Stunde durch Dünen und riesige Wasserlachen heißt es Aussteigen! Wir haben unser nördlichstes Ziel fast erreicht. Schuhe ausziehen, Hosenbeine hochkrempele und weiter geht es auf einer kleinen Sandzunge nordwärts bis wir vollständig im Wasser stehen. Den Blick nach Norden gerichtet, genießen wir, wie unsere linken Beine vom Nordseewasser und die rechten vom Ostseewasser umspült werden.



Ekkehard und Karin Richtung Norden zum Ende der Sandzunge.

Der Wetterbericht für die geplanten 70 Seemeilen nach Varberg in Schweden passt, also 7.15 Uhr Leinen los in Skagen. Vorbei an den auf Reede vor Anker liegenden 23 großen leeren Frachtern. Einige schätzen wir länger als 200 Meter, teilweise steigt kräftiger schwarzer Rauch aus den Schornsteinen auf. Wir steuern direkt Kurs Varberg Einfahrt. Die ersten drei Stunden sind wir fast alleine auf dem Wasser. Danach wird große Aufmerksamkeit von uns gefordert. Von den zahlreichen sehr großen mit hohen Geschwindigkeiten fahrenden Schiffen, die überwiegend nach Norden oder Süden unterwegs sind, haben wir uns frei zu halten. Unser AIS System auf dem Bildschirm ist da eine große Hilfe. Schiffsgröße, Kurs und Geschwindigkeit werden hier angezeigt. Damit können wir leichter den Kurs entscheiden, mit dem wir uns vom „Gegner“ freisegeln. Es wird ein schöner Tag mit Wind und Sonne unter Segeln. 19.20 Uhr legt „DIEK-SAND“ im schwedischen Stadthafen Varberg an.

Hier verbringt Karins Schulfreundin Sunna mit Mann Dieter den schwedischen „Sommar“ und so ist Varberg wiederholt über Jahre zu einem besonderen Ziel für uns geworden. Einen Tag zuvor ist Besuch über Land von Dieters Bruder mit Frau und Enkelsohn angekommen und so treffen wir auf eine muntere Runde zum leckeren Abendessen auf der Terrasse im Abendsonnenschein mit Blick auf die Schären.



Zu Gast in Varberg.

Ausflugsplan für den nächsten Tag steht mit Sightseeing - Programm in Varbergs Umgebung. Einkehr zur Mittagsmahlzeit mit regionalen Köstlichkeiten, einfach angerichtet, in rustikalen Räumlichkeiten auf altem Bauernhofgelände. Weiter geht's zum „Naturum Getterön“, einem international berühmten Rastplatz für Zugvögel, der gleichzeitig Platz für Kaffeegäste wie uns bietet. Der Abschluss dieses Varberg Besuchs findet wegen Regen unter der Kuchenbude im Cockpit von „DIEKSAND“ mit einem Abschiedsschluck statt. Danke an Sunna und Dieter für diesen erlebnisreichen Ausflug!

Nach 8.00 Stunden Segelzeit Generalkurs Süd legen wir geschützt durch die Insel Väderö in Torekov an. Der Hafenmeister sortiert hier das Festmachen der Boote nach gewünschter Ablegezeit am folgenden Tag. Für uns ist erst um 9.25 Uhr der Weg durch die vielen Boote frei. Wieder segeln wir Kurs Süd in den Sund, den es zu queren gilt. Noch sind wir in Schweden. Konzentriert berücksichtigen wir unter Segeln die Trennungsgebiete und den reichlich vorhandenen Schiffsverkehr bis „DIEKSAND“ die dänische Küstenseite erreicht. Dicht an Helsingör, vorbei durch den Maxiverkehr der großen schnellen Fähren nach Schweden, weiter nach Süden bis Rungsted. Hier finden wir einen sehr guten Liegeplatz direkt vor dem Königlichen Yachtclub. Wir machen für 1 Tag Pause mit einem Hafentag und genießen die Annehmlichkeiten des pulsierenden besonderen Hafens.

Die Wettervorhersagen drängen zum Weitersegeln zumal die Windrichtung passt. Wir möchten Dragör erreichen und wenn es so kommt wie angesagt, dort auch abwettern. Schon um 14.00 Uhr sind wir in einem übervollem Hafen. Wir motoren zurück zur Hafeneinfahrt und suchen erneut. Gleich links legt eine große Motoryacht ab und der Liegeplatz zwischen zwei weiteren großen Motorbooten ist grün. Ein Schild „frei für Schiffe größer 40 Fuß“ ignorieren wir mit unseren 38 Fuß. Am Hafengeldautomaten lösen wir den Beleg für die Schiffsgröße 40 bis 50 Fuß. Es gibt keine Reklamation und beim aufkommen den Starkwind liegen wir gut geschützt. Im Café nahe der Landeshauptstadt gibt es Pommes in allen Variationen, Kaffee auch aber nur keine Kopenhagener.

Eigentlich soll unser nächster Hafen Klintholm mit einem Ausflug zu den Kreidfelsen werden, danach Abschied von Dänemark nach Hiddensee in Mecklenburg Vorpommern. Der Plan braucht drei gute segelbare Tage aber nur einer ist im Angebot. Also gleich den einen, laut Wetterbericht, guten passenden Windtag nutzen und 71 Seemeilen direkt nach Hiddensee segeln. 19.10 Uhr Leinen fest in Langeort/Vitte an den Boxenaußenpfählen. Wir haben einen langen Tag auf See und brauchen nicht an Land. Ausschlafen und morgen in eine freiwerdende passende Box verholen.

Wir sind oft und gern hier und die Zeit vergeht rasch. Baden am nahen Weststrand, Einkaufen und Einkehren im Ort oder mit den Fahrrädern nach Kloster. Der besondere, täglich im NDR in den Wettervorhersagen sichtbare, Leuchtturm Dornbusch wird natürlich von uns besucht. Bei gutem Segelwetter starten wir so rechtzeitig, dass wir die Öffnungszeiten der Eisenbahnbrücke bei Stralsund einhalten. Nach Passieren derselben im Bereich der Volkswerft hören wir über Funk „Dieksand“ ruft „DIEKSAND“. Wir werden im AIS entdeckt, machen 90 Grad Kurswechsel und treffen uns wenig später. „Dieksand“ ankert vor einem schönen Naturbadestrand und wir legen uns dazu. Überraschung gelungen! Die wichtigsten Dinge im Revier werden besprochen, danach wünschen wir uns gegenseitig guten Urlaub und segeln weiter Generalkurs Ost. Die Wiecker Holzklappbrücke schaffen wir zur vollen Stunde und weiter geht es 20 Minuten mit Motorkraft auf dem Ryck stromaufwärts bis zum Yachthafen bei der Hanse Werft. Hafenmeister Buhse sowie Ute und Michael haben für uns bereits einen passenden Liegeplatz an der schwimmenden Schlengelanlage ausgesucht. Dank helfender Hände machen wir um 17.30 Uhr unsere Leinen fest.



Seepocken sind kleine Tierchen, die sich mit spitz geformtem Kalk gegen Fressfeinde umgeben. Einige sind reiselustig und machen sich gern an Schiffsrümpfen fest. Umspült von frischem Wasser wachsen sie prächtig und vermehren sich auch, worunter dann die Schiffsgeschwindigkeit leidet. So geschehen auch bei „DIEKSAND“ in Nordfriesland. Bei der Werft gibt es Profis, die uns mit stehendem Mast an Land schwenken, Pocken entfernen und uns mit dem Zuwasserlassen ein Schiff übergeben, das wieder Endgeschwindigkeiten erreichen kann.

Unterwasserschiff Reinigung in Greifswald.

Hier am Hafen ist auch das Büro des Hanse Geschäftsführers Herrn Baas. Vor 7 Jahren verkaufte er uns die, für uns bestens geeignete, Hanse 388. Die Sonderausstattungen und Umrüstung von 2.20 Meter auf einem maximalen Tiefgang von 1,20 Metern waren nur möglich weil er seinerzeit die einzelnen Gewerke koordinierte. In seinem Büro bekomme ich einen Termin, bei dem ich von unseren Reisen unter Segeln berichten kann und nochmal Danke sagen darf. Inklusive der 6. Saison haben wir insgesamt fast 10.000 Seemeilen mit unserer neuen „DIEKSAND“ gesegelt.

Nach 3 Hafentagen passen Windstärke und Richtung für den Generalkurs West. Also Trennung von diesem gastfreundlichen Hafen, von Ute und Michael mit ihrer „Keen Tied“ und Ablegen für die erste Brückenöffnung 9.00 Uhr. Mit großen Segeln erreichen wir gerade noch die geöffnete Ziegelgrabenbrücke Stralsund. Weiter geht's in den Hafen Barhöft, wo wir eigentlich einen Tag verweilen möchten. Doch der Wetterbericht prognostiziert für die 50 Seemeilen bis nach Warnemünde nur den folgenden Tag als günstig. Wir hören darauf und verschieben den geplanten Hafentag dorthin.

Die Baustelle des Hafens am Strom ist fast fertig. Das schwimmende Hafenmeister-Büro ist in Betrieb, ebenso die schwimmenden Sanitäranlagen. „DIEKSAND“ liegt an einem Finger-Schwimmsteg mit Wasser- und Stromanschluss. Hier in Warnemünde pulsiert das Leben. Auf der Warnow ist reichlich Schiffsverkehr. Große Kreuzfahrer, maximaler Fährverkehr, Frachtschiffe usw. - alles in gut 100 Metern, geschützt durch eine Spundwand, bewegt sich an unserem Heck vorbei. Es ist Urlaubszeit mit zahlreichen Menschen an Land in Geschäften und Gaststätten. Nachmittags planen wir Kaffee mit Kuchen im Hotel Neptun. Nicht kostengünstig dafür 19 Etagen hoch mit bester Aussicht auf Ostsee und Hafen mit regem Treiben.

Eine Segeltour weiter liegt Holy Harbour mit mehr als 1000 Schiffen im Hafen. Wir können „DIEKSAND“ gerade noch bei guten Bedingungen festmachen, bevor der vorhergesagte Starkwind loslegt. Ein 3 Tage Wetterprogramm mit Sturm, Starkregen, Sonnendurchbrüchen, Hagelschauern usw. folgt. Danach dreht der Wind auf Richtung West mit Stärke 4 - 6. Unsere Bundeswehr macht heute keine Schießübungen. Also können wir mit gerefftem Großsegel und Land in Luv direkt nach Strande segeln - 14.15 Uhr Leinen fest.

Was ganz selten vorkommt, erleben wir am nächsten Tag als wir uns der Schleuse in Holtenau bei weiß blinkendem Signal nähern. Ein wartendes Segelboot motort hinein und wir auch. Hinter uns schließt das Tor und wir zwei Boote werden alleine ohne Wartezeit in den NOK geschleust. Mit Motorkraft geht es nach Rendsburg und einen weiteren Tag nach Brunsbüttel. Nächsten

Morgen gegen 6.00 Uhr rufe ich über Funk die Schleuse. „Wenn Ihr auf die Elbe rauswollt, dann sofort kommen“ ist die Antwort.

Kaltstart, wir schaffen das. Mit Ostwind und meist Gegenstrom nähern wir uns Cuxhaven bei bereits 2 Stunden ablaufendem Wasser. Jetzt in den Niedersachsen-Hafen einlaufen oder gleich bis nach Husum durchsegeln. Für Letzteres werden wir mit 9 Knoten über Grund im Luechterloch belohnt. Nach 73 erlebten Seemeilen machen wir am 28. August um 18.50 Uhr „DIEKSAND“ in Husum am Liegeplatz fest.



Fischmarkt mit „DIEKSAND“ Mast im Hintergrund.

*

Unsere Herbsttour im Heimatrevier beginnt wetterbedingt erst am Freitag, dem 4. Oktober um 6.00 Uhr bei Dunkelheit mit ablaufendem Wasser. Kurz vor Süderhafen wird es heller und etwas später beginnt der Tag mit einem traumhaften Sonnenaufgang. Der Ostwind passt zum Tagesziel Wittdün auf der Insel Amrum. Wir segeln durch die Fahrwasser Hever, Alte Hever, Schmaltief, Süderaue, Norderaue bis zur Ansteuerungstonne Wittdün. Jetzt mit Motorkraft erreichen wir den Inselhafen und machen um 12.45 Uhr am Schwimmsteg unsere

Leinen fest. In nur ca. 90 Meter Entfernung von uns steht ein Mobilkran, der Sportboote aus dem Wasser hebt und an Land auf Trailer absetzt. Wie zur Bootshalle transportiert, gewaschen und eingelagert wird, ist gut anzuschauen. Flugs ist Kaffeezeit und die möchten wir im Ort Wittsdün für eine Einkehr bei Kaffee und Kuchen nutzen.



Nordfriesischer Herbsttönn (Karte: Ernst-Gerd Schmidt).

Morgen planen wir, nach Hörnum auf Sylt zu segeln, aber der Wind dreht jetzt schon auf Südwest. Abwettern in Hörnum geht zeitlich nicht, weil dann eventuell unser letzter Slipptermine gefährdet ist. Sicherer ist es, jetzt noch bei leichtem Wind und Sonnenschein nach Wyk auf Föhr zu segeln. Das machen wir auch und bekommen einen guten Liegeplatz im geschützten Innenhafen. Hier erleben wir den Aufbau für den vorletzten sonntäglichen Fischmarkt in diesem Jahr hautnah.

Wir treffen etliche Bekannte und haben Zeit zum Bummeln, Naschen fest und flüssig. Das Wetter am nächsten Tag passt hier im geschützten Hafen zum Fest aber weniger zum Segeln im Herbst. So beschert uns die Wettervorhersage einen weiteren Tag in Wyk. Bäcker, Einkaufszentrum, Café alles in unserer Nähe und eine große Überraschung, die Maxi Mittelbrücke am Sandwall ist fertig. Wir

begehen das hochwasserfreie Bauwerk und staunen. Kinder können in und auf einem hölzernen „Spielwal“ krabbeln, für Einheimische und Gäste laden großzügige Bänke zum Verweilen und Genießen ein.

Am 8. Oktober 14.00 Uhr Leinen los in Wyk. Bei Hochwasser geht es durchs Nordmarsch - Fahrwasser, mit Queren der Süderaue über Sandshörn ins Rum-melloch. In diesem sehr sparsam mit Pricken versehenen Wattfahrwasser segeln wir nach Osten in die Norderhever und mit ablaufendem Wasser gerade noch rechtzeitig nach Pellworm in den Hafen an die Spundwand - 18.25 Uhr Leinen fest bei Dämmerung.

Hier ist die bewachsene Steigleiter nach oben - und später wieder herunterzu-klettern - wir schaffen das. Unser Abendziel wird das Restaurant „Arnos Hafen Pub“. Wir dürfen am Tresen gut essen, trinken und nebenbei erfahren wir die wichtigen Ereignisse. Am 9. Oktober 2024 mit frischen Brötchen vom Inselbäcker und ablaufendem Wasser starten wir in Richtung Heversteert. Mit Gene-ralkurs Ost und gegen den Strom segeln wir zum Heimathafen in Husum.



„DIEKSAND“ im Heimathafen Husum.

Mit erstem neuem Wasser legen wir uns neben den Fischkutter Hoo 1. Auf der Hafenkante erwartet uns schon unser treuer Vereinskamerad Janni mit folgender Frage: Wo ist dein Auto? Meine Antwort: In der Süderstraße.

Dann Janni: Komm hoch zu mir, da fahre ich dich jetzt hin. Um 15.00 Uhr ist genug Wasser für unseren Liegeplatz aufgelaufen. Wir motoren dort hin, machen „DIEKSAND“ fest und beenden jetzt dankbar die Segel Saison 2024.

* * *

ZU GAST BEI FREUNDEN

50 Jahre Sportbootvereinigung Nordsee

TEXT UND FOTOS VON JÖRGEN BRUHN.

Am 31. August 2024 feierte die Sportbootvereinigung Nordsee e.V. Husum ihr fünfzigjähriges Bestehen. Bei dieser Gelegenheit ist es sicher angebracht, eine kleine Rückschau zu halten. 1974, also vor 50 Jahren, war der HSrV der einzige Wassersportverein in Husum. Unsere Gebäude waren alt und pflegeintensiv. Wir dachten schon lange über die Verbesserung der sanitären Einrichtungen, über ein neues Clubhaus und über eine neue Halle nach. Andererseits fehlten auch Wasserliegeplätze. So konnte damals nur Mitglied werden, wer kein Boot besaß. Da gründete sich der SVN und erhielt Liegeplätze am Binnenhafen. Es gab also ab jetzt zwei Vereine in Husum. Im Lauf der Jahre wuchs der SVN stetig, hatte zeitweise sogar einen eigenen Kutter für die Jugendarbeit und war für viele unserer Mitglieder über Jahre ein guter Nachbar, für manche war es „der andere Verein“.



Gutgelaunte Urgesteine auf der Jubiläumsparty: erster Vorsitzender Jobst Klien (links) und zweiter Vorsitzender Rolf Jacobsen.

Es gab also eine gewisse Konkurrenz. Einig waren wir uns im Protest gegen den Nationalpark; da war Zusammenarbeit angesagt und einte uns. Später, in den neunziger Jahren, wurden aus Nachbarn immer mehr Freunde. Das Konkurrenzdenken war verschwunden, wir hatten lange Jahre Mitglieder des SVN in unserer neuen Halle im Winterlager. Heute sind wir wirklich befreundet und besuchen uns gern gegenseitig.

Zur Jubiläumsfeier hatte der SVN seine Halle an der Schleuse schön geschmückt und aufgeregelt. Wir waren mit einer kleinen Abordnung dabei und konnten den Abend genießen. Unser Geschenk (einen Grill) überreichte der zweite Vorsitzende Christian Stender an Jobst Klien, den ersten Vorsitzenden des SVN. Nach den vielen Gratulationen war für ein reichhaltiges Grillbuffet gesorgt. Anschließend trat der „kleinste Shanty-Chor der Welt“, bestehend aus Jobst Klien und Achim Zander, auf. Das schuf, nach den ganzen Reden, ein entspanntes, maritimes Flair. Den ganzen Abend konnte zu Musik „vom Band“ auf einer Tanzfläche getanzt werden, die so dezent war, dass eine Unterhaltung mit Tischnachbarn mühelos funktionierte.



Unser zweiter Vorsitzender Christian Stender überreicht den Grill.

Mein ganz persönlicher Eindruck: Das war ein sehr gelungenes Jubiläumsfest! Die Hallenatmosphäre ist einfach unschlagbar. Jeder fühlte sich sofort zu Hause, zumindest unter Freunden. Auch die wohldosierte Musik trug dazu bei, dass die Gäste sich von Tisch zu Tisch bewegten, um nicht nur mit den engsten Bekannten zu kommunizieren. Nicht unerwähnt bleiben soll die schöne, mit viel Mühe aufgebaute Ausstellung im Husumer Speicher, die einen Einblick in die Vereinsgeschichte gewährte.

* * *

SICHERHEIT AUF SEE AUF PLATT

Safety first - so lang dat nich to düer warrt

VON KAI BRUHN, FOTOS HELLA BRUHN / ARCHIV HSRV

En griesen Seiler weer he, de Ool, de sik goot op sien Nees verlatten kunn. "Dat Wichtigste an Boord is Sekerheit!" Dor geev dat mit em nix um to diskuteern.

Mit Sekerheit an Boord harr he as jungen Kirl al sien Beleevnis hatt - hüüt worrst du seggen: sien Trauma. Noch vör de Krieg (den tweten Weltkrieg, mein ik) weer he in't Modersloch meist mal versapen, hett he mi later vertellt. Un dat keem so:

Sien Fründ Hans Schaumburg harr för sösstig Mark en rotte Joll köfft. De harrn se Plünnenkrüzer nöömt, un dat weer wol genau de passliche Naam för dat Fohrtüüch. De Plünnenkrüzer weer möör un olmig un blots mit bestännig Pützen över Water to holen, de Seils weern spakig un vergammelt, en Anker oder Seekorten oder en Kompass geev dat nich. De Ool un sien Frünnen harrn groten Spaaß an't Seilen, blots nich veel Ahnung un dorüm wol ok keen Bang för nix.



*Dat weern nu all betere Jollen: Vörn Hans Bruhns CIMBER,
langssiet Erich Blatts HANNE NÜTE.*

So fohrden se denn to See mit dat Ding, na Süderhoben oder Tetenbüll, jümmers kommodig krüüz un quer över de Husumer Bucht. Allens bestens, so lang as se orrntlich pützen deen un dat nich mehr as dree Windstärken weihde, na ja: lever blots twee.

Man en Namiddag briesde dat op as se ünnerwegens weern, bi aflopen Water un Westen Wind. De See woor jümmers ruger, ehr plünnig Seil floog weg un se mussen pützen üm ehr Leven. Mit mehr Glück as Verstand un Seefohrtkunst kregen se dat Schipp merrn in de Nacht in't Modersloch vör Schobüll op Grund un kunnen to Foot na Husum lopen. Dat Wrack weer den nächsten Dag al deep in'n Sand versackt un verloren. De jungen Lüüd weern nich versapen, harrn Glück hatt, aver de Ool see, siet den Dag wuss he, wo wichtig Sekerheit an Boord weer.

As he later egen Scheep harr, hett he dor jümmers veel vun snackt, vun Sekerheit un gode Utrüstung. Dat weer em bannig wichtig, he wuss genau Bescheid dormit, un as Sekerheitsbeopdraagter vu'n Vereen harr he dor ok vele Johren en streng eernshaftig Oog op.



Sekerheit heet ok, dat Schipp jümmers to verbetern. Erich Blatt buut Anfang de foftiger Johrn en nie'e Poller in de CIMBER II in.

Aver een Bedingung geev dat: Dat dörv nich to veel kosten. Dor höör de Spaß mit de Sekerheit op. De Ool un sien hele Generatschoon weern opwussen in en Tiet vun Spoorsamkeit, un wenn se Seilen wullen, denn dörv un kunn dat nich veel kosten. Seilen harr in Husum in de Anfangstiet na de Krieg, so in de föftiger un sösstiger Johren, so un so veel mehr mit Improvisatschoon un Provisorium to dohn as hüüt.

Worüm also schull een Geld utgeven för en nie'e Svömmwest? Dat geev jümmers mal 'n feine utmusterte West, de seeg meist ut as nie. Un denn blots keen vun de modernen mit Automatik. Musst du al poor Johr för düber Geld to Inspektion geben. Nee, dat geev allerbeste moderne Westen mit so'n lütten Mundstückpiep dor an. Dor kunnst de West oppuusten wenn du to Bach güngst - un wenn du noch noog Puust in de Lungen harrst.

Un wenn doch sien Fründ Hein Reinhold op sien Kümo all poor Johr de goden Signalraketen un Handfackeln wegsmieten muss vun wegen de SeeBG, denn kunn een de doch noch 'n poor Johr (or villicht ok teihn Johr or so) wieder verwennen. Dat Verfallsdatum weer dor doch so un so blots opdruckt dormit de Schippshändler jümmers nie'e verkopen kunn. Un de Knallkraam leeg ja ok blots in't Schapp, woer höchstens mal to Sylvester utprobeert.



De Kuttermannschop denkt an Sekerheit und drögt emme Kapok-Swemmwesten. Langs-siet woll de CIMBER, hier ünner Familie Wendt.

Tauwerk wegsmieten bevör dat afritt? Blöödsinn. Jeed Johr nie'e Seekorten? Bruukst nich, wenn du di goot utkennst un de Ogen ophöllst. Un mit 'n goden Kugelschriever kunnst de ok alleen berichtigen.

Mutt bi dien Fernglas-Kieker partout op beide Sieden de Lins kloor ween? Fröher hebbt se jümmers blots 'n eenoogschen Kieker hatt un sünd liekers na Amerika kamen.

Nie'en Kompass kopen, blots wiel dat Water in den olen Fliegerkompass 'n beten mulschig is un du eigentlich nix mehr erkennen kannst vun de Kompassroos? Wegsmeten Geld! Ne, een kann de doch noch mal wedder mit Brennsprijet opfüllen un mit 'n beten witte Farv schier maken. Un so gung dat jümmers wieder...

De Ool is nie so richtig wat passeert, sowiet ik dat weet. Dor weer veel Erfahrung in't Speel, un af un to wol ok 'n beten Glück. Man eenmal is em sien Macker butenboords gahn in de Hever bi Wind, un se harrn böös Möh, em wedder an

Deck to bringen. Se weren ja blots to tweet. Dor woer denn doch dat Sekerheitskonzept verbetert un en brandnie'e Badeledder anschafft (na ja, Sonderangebot vun Grabbedisch op de nächste Bootsutstellung in Hamborg, dörv ja nich to veel kosten).

Aver Glück aleen weer dat nich. He harr 'n goede Nees, de Ool, un he weer vorsichtig. Mitünner ok 'n beten bang, dat harrn sien Beleevnissen em lehrt. He wuss teemlich genau dat de beste Utrüstung di nich veel hölpen kann, wenn du op See in de Kniep kümmst. Denn de beste Sekerheitsutrustung is ja de, de du nie nich bruukt hest. Dor hett he sik lever op sien Nees verlaten. Dat weer ok billiger, un dormit hett he denn an't Enn sognor 'n ganzen Barg Geld spoort.

* * *

REDAKTIONELLE ANMERKUNG

Von Jörgen Bruhn.

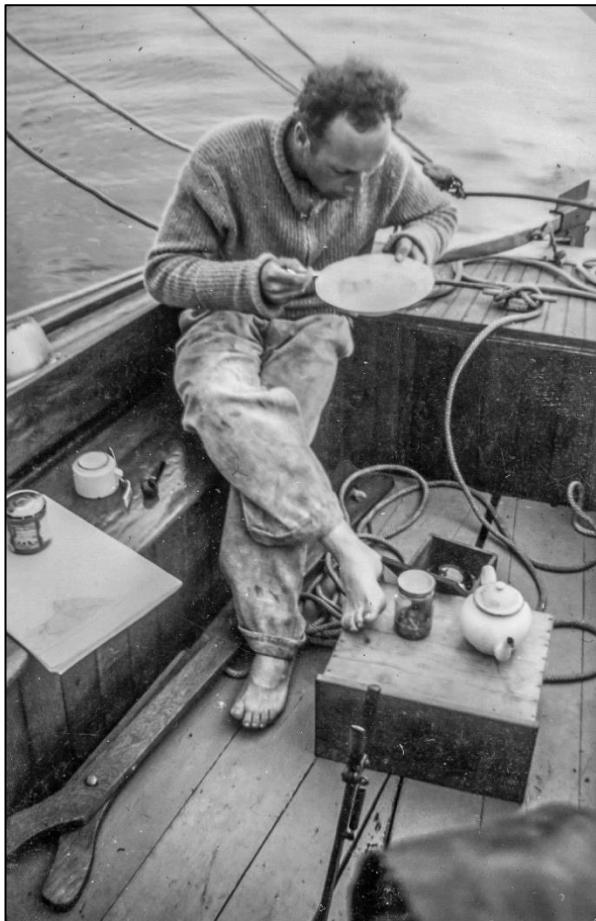
Mein Bruder Kai schreibt hier über meinen Vater Hans Bruhn (1924–2019). Unser Vater war in den 70er Jahren Sicherheitsbeauftragter des Husumer Seglervereins. Aus gesundheitlichen Gründen konnte er irgendwann keine Arbeitsstunden mehr leisten, daher erhielt er den Posten des Sicherheitsbeauftragten. Er musste jährlich mindestens einen Vortrag zur Sicherheit auf See halten und veröffentlichte auch Tipps oder anschauliche Schilderungen, entwarf auch eine Checkliste für die Sicherheit an Bord. Es folgt ein Teil seines Berichts aus der Tröte I/1986, aus der Zeit, in der Funkpeiler gerade von Loran-Geräten (AP-Navigator) abgelöst wurden und die heute übliche Ortsbestimmung mit Satelliten für die Sportschiffahrt noch nicht greifbar war:

DER SICHERHEITSBEAUFTRAGTE DES HSRV MEINT:

[...] Nach dem Abslippen beginnt für uns Segler der Segelsommer, auf den wir uns so viele Monate gefreut haben. Doch auch diese schöne Jahreszeit kann ihre unberechenbaren und gefährlichen Stunden haben. Seien wir vor diesen Gefahren stets auf der Hut und versuchen wir, ihnen rechtzeitig zu begegnen. Wir können dies durch eine tadellose Ausrüstung (siehe die Checkliste des Vereins) und gute Seemannschaft. Ich meine, dass die Boote des HSrV im allgemeinen gut ausgerüstet sind und nur in wenigen Fällen zur Beanstandung Anlass geben.

Aber vielleicht birgt auch gerade eine optimale Ausrüstung die Gefahr in sich, dass wir weniger misstrauisch den Elementen und unserer Umwelt gegenüber sind und uns leichtsinniger verhalten. Denken wir daran, dass auch die beste und mo-

dernste Ausrüstung uns in Gefahrensituationen nur hilft, wenn sie einwandfrei arbeitet und fehlerlos bedient wird. Sorgen wir also durch stetes Kontrollieren für eine optimale Ausnutzung unserer Ausrüstung. Vergessen wir nie, dass durch alle möglichen Situationen, wie Stromausfall, Beschädigung, Feuer, Havarie, Witte rung oder Strandung, alle moderne Technik außer Betrieb sein kann. Plötzlich haben wir unter Umständen nur noch Kompass, Karte und Handlot; nämlich genau das, was die alten Friesen, die auf Walfang gingen, auch nur besaßen. Nein, sie besaßen mehr, nämlich das Wissen über Wind und Wetter, über die See mit ihren Tücken, über Seegang, Strömung, Untiefen und, vor allen Dingen, den eigenen Standort. Dieses Wissen hatten sie sich durch ununterbrochene Beobachtung der Elemente und ihres eigenen Schiffes bei gutem und schlechtem Wetter erworben. Es war ein Teil ihres Lebens geworden.



Versuchen wir, es ihnen gleichzutun. Verbinden wir die neue Technik mit der alten Überlieferung. Ich hoffe, dass wir dann alle einen schönen Segelsommer haben werden.

Hans Bruhn

Hans Bruhn genießt Anfang der fünfziger Jahre am Bord der CIMBER II sein Frühstück. Links auf der Backskiste liegt die Seekarte, beschwert durch die Dosenmilch. Es folgen Kaffeetasse und Shagpfeife. Hinter dem „Cockpit-Tisch“ steht der Kasten mit dem Fliegerkompass.

So sah die Checkliste aus, die Hans Bruhn als Sicherheitsbeauftragter an die Bootseigner verteilte.

Sicherheit an Bord

Checkliste des HSv. über Ausrüstung von Segelfahrzeugen.

Öffnungen(Luken,Fenster,Niedergänge)müssen dicht zu schließen sein.
Lenzrohre(-schläuche)säubern und Qualität prüfen.
Seeventeile(Ausguß,Kühlung,Toilette)gängig halten.
Seereling,Bug-und Heckkorb stabil genug?
Bewegl.Innenballast fest gehaltered?
Kocher mit Zündsicherung?Gasschlauch noch gut?Gasabfluß nach draußen?
Feuerlöscher geprüft?Handhabung auch bekannt?
Bilgepumpe,Ösfaß,Pütz vorhanden?
Anker mit Trosse und oder Kette(mind.30m)und Reserveanker vorhanden?
Handlampe mit Reservebatterien u.-birne,Handscheinwerferan Bord?
Erste-Hilfe Ausristung und Anleitung,
Nebelhorn,Glocke(sind Signale bekannt?),
Radarreflektor(Ambauanleitung beachten!) vorhanden?
Brennstofftank mit leicht zugängigem Absperrhahndarf nicht fehlen.
Ferner gehören an Bord:
Kompaß mit Reservekompaß,Peilkompaß,
neue Seekarten,Leuchtfeuerverzeichnis,Logbuch,Kursdreieck o.ä.,Zirkel
Funkpeiler(für längere Törns),Echolot,Log,Positionslaternen,Reserve-
Sturmsegel,Reffleinrichtung, birnen,
Reserveruder(oder wie installiere ich ein Notruder?),Riemen,
Schraubzwingen,
Werkzeug,Dichtungsmaterial,Ersatztauwerk,Blöcke,Schäkel,Reffkurbel,
Bootsmannstuhl,Spannschrauben,Seilklemmen,Draht,Bolzenschneider,
Schwimmwesten mit Trillerpfeifen,Rettungsring,(Caramba o.ä.
Radio,Barometer,evtl.Seefunksender,UKW-Sprechfunk,
Sicherheitsgurt,Notsignale,evt.Rettungsinsel,
Wurfleine,Schleppleine,Ersatzpinne,
Seestraßenordnung,Seeschiffahrtsstraßenordnung,Tafeln oder Bücher
über Zeichen,Signale und Vorschriften,
Segelschein,Standerschein,Sportbootführerschein,Ausweispapiere,
Handfackel,Diesel(Petroleum),Lappen,
Sicherungen für E-Anlage.
Bei Propangasanlage Einbauanleitung beachten!
Alle Mitsegler müssen Schwimmer sein.Der Skipper muß durch ein
erfahrenes Besatzungsmitglied ersetzt werden können.

Die Verantwortung für die Sicherheit eines Bootes und ihrer
Besatzung liegt ausschließlich in der Hand des Eigners oder
Skippers.Er hat alles zu tun,um sicherzustellen,daß das Boot
absolut seetüchtig ist,fachmännisch geführt wird und so bemannet
ist,daß auch bei schwerem Wetter und außergewöhnlichen Situationen
das Risiko eines Seeunfalls auf ein Minimum beschränkt wird.

DAS KREUZ AM SEEZEICHENHAFEN

Andenken an Rainer

TEXT UND FOTO VON EKKEHARD PAPKE

Das kleine Kreuz zum Gedenken an unseren hier im Hafen Wittdün verunglückten Segelkameraden, kann man wie folgt finden:

Von See aus kommend geht man auf dem Schwimmsteg nahe zum Rettungskreuzer in Richtung Land. Dort angekommen, wo der Weg fast rechtwinklig nach Wittdün verläuft ist rechts das Kreuz auf einer kleinen grünen Böschung.

Kurz nach Rainers Ableben, pflanzte ich hier einige Schneeglöckchen-Zwiebeln ein. Wer im Januar / Februar dort ist, kann das Kreuz umgeben von vielen weißen Blüten anschauen.



Redaktionelle Anmerkung: Knut-Rainer Grabowski (1943 – 1994) trat 1975 in den HSrV ein. Seine ersten Schritte auf dem Wasser unternahm er mit der FLOTTE FLUNDER. Ihr folgten die LIEK UT und später ein größeres Boot gleichen Namens. Er segelte Regatten genau so gern wie ausgedehnte Sommertouren, die er auch dokumentierte. Er gab mehrere Ausgaben der TRÖTE heraus.



Biikebrennen 2024. (Foto: Jörgen Bruhn)

**Bootsservice -
Unterwasserschiff schleifen
und Antifouling auftragen**



**Esso's
Hausmeister-Service**

Gazwan Mahmoud Esso,
Tel.: 0172-1877293
Mail: gazwan.de@icloud.com

HAFENBAUJUBILÄUM

Vierzig Jahre Heine-Kai

VON JÖRGEN BRUHN.

(Anmerkung: Fotos ohne Herkunftsangabe stammen aus dem HSrV-Film zum Thema. Die schlechte Qualität ist dem Filmformat Super 8 geschuldet. Die Reihenfolge der erwähnten Personen ist immer von links nach rechts.)

Der Husumer Segler-Verein lebt vom Elan und auch von der Weitsicht seiner Mitglieder; das war schon immer so. Dabei entstehen Projekte, die manchmal auf den ersten Blick eine Nummer zu groß erscheinen; auch das ist nichts Neues. Der Neubau der Bootshalle mit dem Clubhaus war 1978 eingeweiht worden. Die zumindest sehr gewagte Finanzierung steckte vielen Bootseignern auch fünf Jahre später noch in den Knochen. Trotzdem zwang der Trend zu größeren Booten zum Handeln. Neue Liegeplätze mussten her, um die Zukunft des Vereins zu sichern. Die einzige Ausbaumöglichkeit bot sich im hinteren Teil unseres Hafens.

Dort liegt noch Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts das Rödemisser Volksbad mit Umkleidekabinen.



Das Volksbad um 1910 auf einer alten Ansichtskarte (Slg. J. Bruhn).

Bis in die vierziger Jahre existiert hier ein kleiner Sandstrand und es wird gebadet. Die Boote der Rödemisser Kleinfischer, Angelboote und auch kleine Seegelboote liegen vor der Schleuse. Im Laufe der Zeit verkommt der Hafenteil aber zum Abwrackplatz¹. Alte Kutter, Ewer und Boote werden hier zur letzten Ruhe abgelegt und verfallen. Auch Autowracks werden einfach abgestellt. Nach dem Zweiten Weltkrieg dienen einige Boote und Autos als Notunterkunft. Die Einleitung der städtischen Abwässer macht diesen Ort nicht gerade attraktiver. Trotzdem liegen hier immer schon einige Boote an Privatstegen oder den sogenannten „Kasperbrücken“².



Rödemishallig um 1930 (Foto: Slg. Broder Iben / Archiv HSrV).

Anfang der siebziger Jahre beginnt das große Aufräumen in diesem Niemandsland, das zum überwiegenden Teil der Stadt Husum gehört. Die alten Wracks zerlegt zunächst Hermann „Moin-Moin“ mit seiner Crew. Er war ein echtes Husumer Original und wrackte ausgemusterte Marineschiffe im Binnenhafen. Die verbliebenen Schiffsböden werden teils vom THW, teils mit Baggern geborgen und entsorgt.

¹ Der Lagedeichselzug mündet durch eine kleine Schleuse in den Hafen. Ursprünglich lief der Priell in gerader Verlängerung in den Binnenhafen. Er mündete etwa am Ende der heute noch erhaltenen Slippanlage. Der Priell, in dem wir heute liegen, entstand erst beim Bau der Eisenbahn.

² Die Brücken trugen diesen Namen, weil beim Hochklettern zunächst der Kopf und dann der restliche Körper erschien, wie im Kasperltheater.



„Niemandsland“ Anfang der 60er Jahre. Es laufen scheinbar die Vorbereitungen für den Bau des „neuen“ Schuppens. (Foto: Archiv HSrV).



Arbeitsdienst im hinteren Hafen um 1960. Im Hintergrund eine „Kasperbrücke“. (Personen: NN, Rüdiger Blatt, Erich Blatt, Ekkehard Papke (?), NN, Werner Mathiessen, Peter Kruse). (Foto: Peter Kruse/ Archiv HSrV).



Der hintere Hafen etwa 1964: Autowracks, Kasperbrücken und kleine Boote. Noch steht der „neue“ Schuppen nicht. (Foto: Kurt Kossatz/Archiv HSrV).

Ende der siebziger Jahre liegen unsere Boote im vorderen Hafenteil in Boxen, ganz wie heute. Dann folgen Längssege, ebenfalls wie heute, an denen die Boote teilweise in Dreierpäckchen liegen müssen. Das geht mit Jollen, Jollenkreuzern und kleinen Kielschwertern noch einigermaßen, größere Boote mit mehr Tiefgang können aber so nicht liegen. Daher pachtet der Verein Mitte der siebziger Jahre den hinteren Hafenteil dazu. Als Sege beschafft man ehemalige Holz-Schwimmer aus den Brunsbütteler Schleusen. Die bringt Hein Reinhold mit seinem Kümo nach Husum.



*Mit der LORE REINHOLD kommen die behelfsmäßigen Schwimmstege nach Husum.
(Foto: E. Michelsen/Archiv HSrV).*

Die Mitglieder spülen Haltepfähle ein und so entstehen günstige, aber behelfsmäßige Längsliegeplätze.



Interimslösung: Mit dem Demag-Kran vom Hafenamt werden Pfähle für die Holzschwimmer eingespült (Personen: Christoph Voigts, Takerlmeister Günter Hirschbeck, Jürgen Ketels, Jörgen Bruhn). (Foto: Archiv HSrV).

Etwa 1980 beginnt der Vorstand unter Peter Kruse, mit Architekt Anton Johannsen als Experten, die Erweiterung des Seglerhafens zu planen. Es entstehen Zeichnungen für die Hafengestaltung, Pläne für Schwimmbrücken und es gibt Gespräche mit den zuständigen Behörden.

Heine Michelsen schreibt in seinem Bericht³: „Im Oktober 1983 wurde der Bauausschuss gebildet. Dem Ausschuss gehören an: als Vorsitzender Anton Johannsen, seines Zeichens Architekt B.D.A., vom Vorstand der erste Vorsitzende Peter Kruse, Ing. und Horst Bukowsky, Postamtmann (Zahlmeister) sowie Jörgen Bruhn, zweiter Vorsitzender, Wasserbau-Ing. und Günter Hirschbeck, Takerlmeister (Lokomotiv-Schlossermeister) und Heine Michelsen als Bauführer (Schlosser).“ (Anm. d. Red.: Anfangs gehörte auch Jürgen Paulsen zum Bauausschuss dazu).

³ Heine Michelsens Bericht erscheint in der TRÖTE II/84, er wird hier fast wörtlich wiedergegeben.



Der Bauausschuss: Jörgen Bruhn, Günter Hirschbeck, Heine Michelsen, Anton Johannsen, Peter Kruse, Horst Bukowsky).



So sehen die Behelfsstege aus. Hinten sprudelt das Endprodukt der Kläranlage in den Priel.

Heine beschreibt die Arbeit des Ausschusses so: „Dann ging es Schlag auf Schlag. 50 Dalben wurden beschafft, Zeichnungen gemacht und wieder geändert. Angebote und Preis mussten eingeholt werden. In den Ausschusssitzungen ging es nicht immer ganz friedlich zu, des Öfteren zeigte man mit nacktem Finger auf angezogene Leute. Unser Anton hat als ruhender Pol immer wieder für Frieden gesorgt.“

Ein glücklicher Umstand spielt dem Segler-Verein in die Karten: Die Stadt Husum will auf der Ostseite des Hafens einen Speicher und ein Pumpwerk bauen. Dazu gehört auch die Böschung, so dass der HSrV „nur“ die Uferbefestigung des westlichen Ufers und natürlich die kompletten Brückenanlagen erstellen muss. Der Bauausschuss hat die Konstruktion des Uferdeckwerks und

der Brücken mehrfach optimiert. Anton Johannsen klärt bei den Behörden die Genehmigung zum Bau ab. Der Hafenbau kann aber nur funktionieren, wenn die Bootseigner zusätzliche Arbeitsstunden leisten und die Einstandsgebühren für Liegeplätze angehoben werden⁴.

Auf der außerordentlichen Hauptversammlung am 6. Januar 1984 geben die Mitglieder grünes Licht. Stolzes Ziel ist es, die westliche Hafenseite noch im Frühjahr fertigzustellen.



Der Bagger begräbt das Ufer, geländegängige Segler bearbeiten die Böschung (Personen: Karl Otto Clausen, Lothar Wendt, Johann Petersen).

Zunächst geht es darum, die Hafenböschungen zu begraben und den überschüssigen Boden abzufahren. Diese Arbeiten übernimmt eine Husumer Abbruchfirma. Gleichzeitig spült eine Crew des Vereins mit Hilfe des Baggers schon die Haltepfähle für die zukünftige Steganlage ein.

⁴ Hier kommt erstmals eine soziale Komponente zum Zug. Die Kosten je Quadratmeter steigen mit der Bootslänge.



Mit dem Bagger werden die Dalben eingespült (Günter Hirschbeck, Fred Lorenzen, Jörgen Bruhn, Otto Jebe).

Die Böschung erhält zunächst eine Fusssicherung aus Pfählen.



Pfähle für die Fusssicherung.

Mit einer vom ALW geliehenen Motorramme bringen die Bootseigner die Pfahlreihe ein.



Spezialisten rammen die Fußsicherung. (Jürgen Paulsen, Karl Raab, Kay Jürgensen, Christoph Voigts, Sven Ketels).



Die erste Vliesbahn wird ausgebreitet; wir sind gespannt, ob alles funktioniert. (Christian Clausen, Jörgen Bruhn).

Dann geht es an die Herstellung des Uferdeckwerks. Dann schaufeln die Mitglieder ein Feinplanum, so gut es im nassen Kleiboden, der teilweise mit Torf durchsetzt ist, eben geht. Anschließend wird ein Geovlies über die komplette Böschung ausgebreitet. Hierauf folgt die Abdeckung mit den unhandlichen Betonsteinen. Ein Tipp des Bauleiters der Abbruchfirma und Heine Michelsens Verhandlungsgeschick bescherte dem HSrV günstige Deckwerkssteine, die aus dem Schwesinger Flugplatz stammten. Diese schrecklich schwere Arbeit funktioniert nur, weil sich jüngere Mitglieder, auch ohne Boot, mit viel Einsatz daran beteiligen. Einer, der die Maßnahme von vorn bis hinten mit gewaltiger Tatkraft begleitet, ist Heine Michelsen. Vom Besorgen der Deckwerkssteine, bis zum Bau spezieller Zangen zum Anfassen der Steine, regelt er einfach alles. Auch Günter Hirschbeck ist bei jedem Arbeitsdienst dabei. Außer dem Bagger der Abbruchfirma gibt es nur wenig maschinelle Hilfe. Das Beste ist der McCormick-Schlepper, der mit einer alten Heckpritsche aus dem Hause Otto Jebe die Steine zur Kante transportiert.



Steintransport mit dem McCormick (Günter Hirschbeck, Jörgen Bruhn, Volker Müller).



Steintransport per Handwagen. (Karl Raab, Kay Jürgensen, Jörg Bukowsky).



*Keine Zeit für schlechtes Wetter. Pfählerammen trotz Eis.
(Heine Michelsen, Johann Petersen, Dirk Clausen).*



Wintersport: Peter Kruse, Rudolf Sommer, Horst Bukowsky.

Doch damit nicht genug: Parallel zum Bau der Uferböschung spülen die Mitglieder die Heckpfähle der Boxen ein.



*Pfähle spülen mit dem tollen Ponton und eingespieltem Team
(Fred Lorenzen, Jonny Nickelsen, Jörgen Bruhn, Otto Jebe, Jörg Bukowsky).*

Die Werft leihst uns einen Malerponton, den Otto Jebe und Fred Lorenzen zum schwimmenden Spülgerät umbauen. Günter Hirschbeck montiert eine Winde mit einem Elektromotor. Eine Spülpumpe (mit selten anspringendem VW-Motor) komplettiert die technische Ausrüstung. Das Kommando über den Ponton und damit die Verantwortung für den korrekten Stand der Pfähle waren Jonny Nickelsen übertragen worden.



Das zweite Team löste ab: An der Winde kurbeln Günter Hirschbeck, Jens Arnold Petersen und Siegfried Krause.

Parallel dazu plant man neue Schwimmbrücken. Heraus kommt die heute noch vorhandene, bewährte Konstruktion. Gefertigt werden die Einzelteile auf der Husumer Werft sowie bei Holzfirma Hansen und Dethleffsen, dem Arbeitsplatz von Heine Michelsen.



Brar Paulsen balanciert auf den neuen Brücken.



*Endmontage: Auf dem Steg arbeiten Johann Petersen und Broder Iben am Kontergewicht.
An Land beraten Heiko Cunze, Otto Jebe und Heine Michelsen über Details.*

Heine hat in seinem Tröte-Bericht auch die Leistungen festgehalten. Er erwähnt Folgendes:

In der Bauzeit von insgesamt drei Monaten leisteten die Segler insgesamt 2800 Arbeitsstunden. Die Abbruchfirma fuhr 1500 m³ Boden ab. Mitglieder rammten 700 Pfähle je 1,50 Meter Länge und verlegten 3780 Steine mit einem Gewicht von knapp einem Zentner je Stück. 30 Dalben waren hergerichtet und eingespült worden. Die Segler fertigten 100 m Schwimmstege an und schufen 80 Meter Plattenwege. Licht- und Wasserleitungen wurden verlegt. Abschließend wurde sogar das Gelände planiert und mit Gras angesät.



Fertig! Heine Michelsen nagelt den letzten Belag auf.

Abschließend bedankt Heine Michelsen sich: „Zum Schluss möchte ich unserem ersten Vorsitzenden Peter Kruse auf diesem Weg im Namen des Vereins für seinen gewaltigen persönlichen Einsatz einen Dank aussprechen. Er hat keine Kraft, Zeit und Mühen gescheut, um dieses Projekt in voller Verantwortung durchzuführen. In seiner Amtszeit ist dieser Hafen entstanden und, wenn er restlos fertig ist, muss er ‚Peter Kruse Hafen‘ heißen“.

Den ersten Bauabschnitt, das westliche Ufer bis zur Schleuse, übergibt Bauausschussvorsitzender Anton Johannsen am 30. April 1984 an den Vorsitzenden Peter Kruse. Dieser lässt die Bauarbeiten noch einmal Revue passieren und dankt sich bei allen fleißigen Helfern. Besondere Erwähnung findet der Bauführer: „*Wir hätten das alles nicht geschafft, wenn wir nicht einen Motor gehabt hätten, turbogeladen, der uns nach vorne getrieben hat und den auch eine gebrochene Hand und ein lahmes Knie nur ein wenig behindern, aber nicht aufhalten konnte; ebenso sein hohes Alter nicht, von dem er immer spricht. Wir kennen ihn alle, jeder weiß, wer gemeint ist, unser Heine ist es natürlich, unser Bauführer. Heine hat organisiert, dirigiert, besorgt, und gearbeitet wie ein Pferd. Dieses Bauvorhaben wird mit seinem Namen verbunden bleiben!*“

Zur Überraschung aller Gäste lässt Segelkamerad Peter Barrot es sich nicht nehmen, einen selbst hergestellten Gedenkstein mit der Inschrift „Heine-Kai 1984“ zu übergeben. Er befindet sich heute noch im Deckwerk.



Peter Barrot fertigte den Schriftzug selbst an. (Foto: Peter Barrot/Archiv HSrV).

Und wie geht es weiter? Mittlerweile ist Anton Johannsen zum Vorsitzenden gewählt worden. Die Stadt Husum baut das Pumpwerk am Ostufer des Hafens. Anton Johannsen nimmt zusammen mit Peter Kruse die Verhandlungen mit der Stadt auf, die von einer Herstellung der Böschung nichts mehr wissen will. Die Vertreter des HSrV sind bestürzt, denn die finanzielle Lage des Vereins ist alles

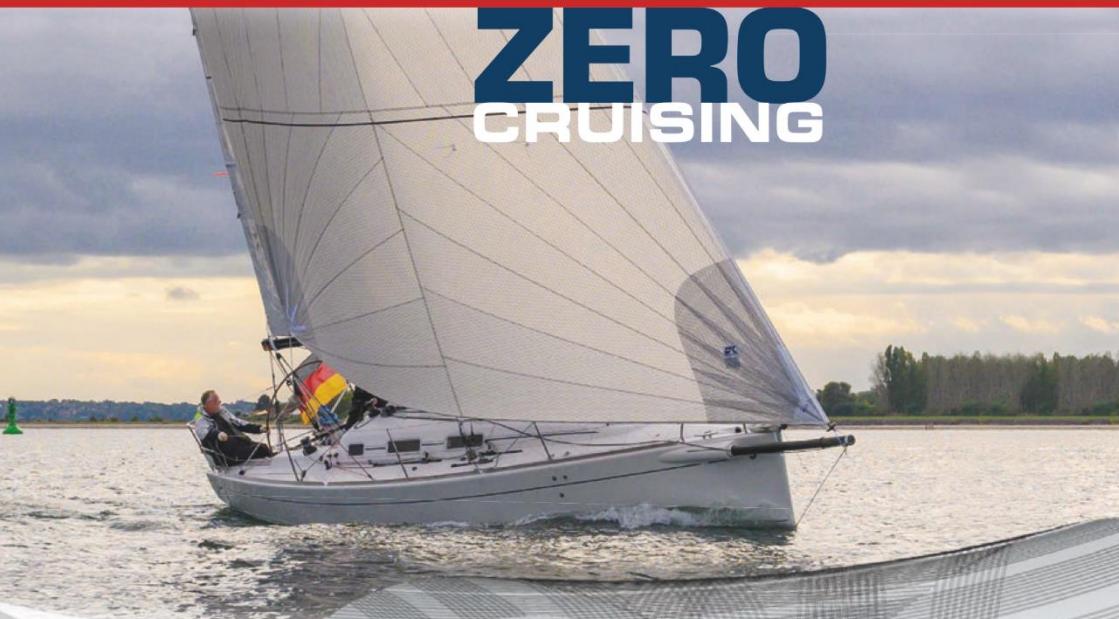
andere als rosig. Man einigt sich schließlich darauf, dass die Stadt Husum die Böschung inklusive Fusssicherung herstellt und die Kosten für das Gevlies sowie die Deckwerkssteine übernimmt. Der Segler-Verein verlegt dann die Steine, diesmal unter Günter Hirschbeck, in Eigenleistung. Das ALW beseitigt noch die verbliebenen Schiffsböden, die zum Teil eingeschlickt sind. Anfang 1987 werden auch die Brücken am Ostufer eingeschwommen und in Betrieb genommen. Die Fertigstellung des Deckwerks dauert noch zwei weitere Jahre.



Mehr Stege, mehr Pflege: Ekkehard Papke, Heiko Cunze, Udo Tantow und Anke Breum retten die Pfähle. (Foto: Jörgen Bruhn)

Info
0461
3107060

CODE ZERO CRUISING



DIE SINNVOLLSTE ERGÄNZUNG

- einfach und unkompliziert in der Handhabung
- schließt die Lücke zwischen Genua und Gennaker
- überzeugen Sie sich selbst

UK Sailmakers Deutschland

Dirk Manno & Stefan Voss oHG
Fördepromenade 8 | Tel. 0461 310 70 60
24944 Flensburg | info@uksailmakers.de
www.uksailmakers.de

UK
SAILMAKERS

Aus dem Archiv

VON JÖRGEN BRUHN

Auch im vergangenen Jahr erhielt das Archiv wieder einige Schätze. Außer manchem einzelnen Foto, das wir zumindest scannen und somit aufbewahren durften, ließ uns Fred Steppat seine reichhaltige Bildersammlung digitalisieren. Auch Jürgen Ketels sandte uns Bilder, die überwiegend aus den siebziger Jahren stammen. Leider fällt auf, daß die Gemeinschaftsarbeit kaum dokumentiert ist. So fehlen Fotos vom Hafenbau, vom Bau der Brücken und vom Hallenbau. Auch Bilder von Arbeitsroutinen, wie Brücken ins Wasser setzen und aufslippen, sind nicht vorhanden. Bitte kramt doch noch einmal in Euren Fotoalben, Negativ-Ordnern, Diakästen oder gar Schmalfilmen.

Die Originale werden gern zurückgegeben und auf Wunsch bekommt jeder „Fotospender“ seine Bilder zusätzlich digital ausgehändigt.



Leider gibt es nur wenige Fotos von der Gemeinschaftsarbeit. Hier teeren die Bootseigner Anfang der siebziger Jahre die Tonnen für die Schwimmstege.(v.l.n.r.: Kai Bruhn, Hans Bruhn, Horst Bukowsky, Peter Blatt, Jan Blatt). (Foto: Hella Bruhn)

Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, daß es höchste Zeit für das Archivieren ist. Zeitzeugen für die frühen fünfziger Jahre sind schon rar, für die Vorkriegszeit fehlen sie fast ganz. Glücklicherweise liegen die Protokollbücher komplett vor, die die jeweiligen Schriftführer zum größten Teil umsichtig und aussagekräftig führten. Sie sind heute eine ganz wertvolle Quelle und gewähren einen Einblick in die Vergangenheit des Seglervereins. Auch das Standerscheinbuch, das in den fünfziger Jahren begonnen wurde, gibt manchen Hinweis. Leider fehlt in den Eintragungen häufig das Datum und oft auch der Bootstyp und die Abmessungen, sodass weitere Quellen, wie das Mitgliederbuch, zur Recherche herangezogen werden müssen. Viele Boote fehlen auch komplett, Eignerwechsel sind nur sehr selten dokumentiert worden. Es gibt also noch eine Menge ans Licht zu holen.

Vielleicht könnt Ihr dabei helfen? Ganz hilfreich wäre eine kurze Nachricht, vorrangig der älteren Mitglieder, wann sie welches Boot besessen haben. Es entstünde eine Art Bootskataster, das auch im Hinblick auf das 100. Jubiläum ein richtiger Schatz wäre.

Wozu das Archiv gut ist, lest ihr im Artikel „Das alte Bild“.



Das Clubhaus während der Schneekatastrophe Anfang 1979 (Foto: Fred Steppat/Archiv HSrV)

DURCHS MODERSLOCH NACH WYK

Mit C. P. Hansen durchs Wattenmeer

VON JÖRGEN BRUHN

Anlass für diesen Artikel gab die Spaßregatta im Modersloch im Herbst 2024, die allen so viel Spaß gemacht hat. Oft habe ich am Schobüller Strand daran gedacht, wie wohl früher der Schiffsverkehr durchs Modersloch geflossen ist. Immerhin war die Enge zwischen Nordstrand und Wobbenbüll bis etwa 1905 schiffbar; 1906 bis 1907 wurde der erste Damm, eine breite, überströmbarer Lahnung hergestellt, da war es mit der Schifffahrt dann vorbei.

Christian Peter Hansen (1803-1879) gilt als ein wichtiger Chronist seiner Heimatinsel Sylt. In seinem 1865 erschienen Buch „das schleswig'sche Wattenmeer und die friesischen Inseln“ beschreibt er unter anderem eine Reise von Husum nach Wyk auf Föhr. Die Geschichte spielt wohl um 1850, vielleicht auch früher. Schleswig ist damals dänisch. Hansen kommt von einer Reise durch die Herzogtümer zurück; den Teil der Reise von Husum nach Rendsburg absolviert er auf einem pferdegezogenen Frachtwagen, der zum Michaelismarkt nach Husum unterwegs ist und Passagiere mitnimmt. Der Markt findet um den Michaelistag, dem 29. September, statt. Die Hallig- und Inselbewohner kommen in diesen Tagen nach Husum, um sich für den Winter mit „nützlichen und angenehmen Sachen“ einzudecken. Um 1850 hat Husum noch keinen Bahnhanschluss. Die südschleswigsche Eisenbahn (Flensburg-Husum-Tönning) wird erst 1854 eingeweiht. Die Chaussee von Friedrichstadt nach Husum ist seit 1848 in Betrieb, die Chaussee nach Bredstedt folgt erst 1858. Die Lorendämme nach Nordstrandischmoor, Oland und Langeness existieren noch nicht.

Begleiten wir jetzt C. P. Hansen. Bei ihm ist ein „Tourist“, ein Mitreisender, den er auf der Fahrt kennengelernt hat. Sein gekürzter Reisebericht ist wörtlich wiedergegeben.

* * *

ABREISE VON HUSUM IN DAS FRIESISCHE WATTENMEER

Nebel und Täuschungen

Am folgenden Morgen segelten der Tourist und ich auf einem vom Markte heimkehrenden Wattenschiffe von Husum ab und, durch die Aue und Hewer schiffend, in das geheimnisvolle Insel- und Wattenmeer hinaus. Wir hatten uns etwas verspätet; „die Ebbe ging schon“, wie die Schiffer sich ausdrückten, als wir absegelten.



„Der Hafen zu Husum“, colorierte Lithografie aus: C.P. Hansen: Das schleswig'sche Wattenmeer und die friesischen Inseln.

Das Wetter war mild und schön, obgleich ein dunstiger Nebelflor sich auf das Land und Meer gelagert hatte, und uns alle entfernteren Gegenstände ganz, die näheren aber theilweise verhüllte, so daß wir unsere Umgebung nur unvollkommen zu erkennen vermochten, unsere Phantasie aber durch vielfältige Täuschungen und Räthsel in dauernder Aufregung gehalten wurde. Der Wind war günstig, aber äußerst schwach, weshalb wir vermittelst der Segel anfangs nur wenige Fortschritte machten, wie sehr sich die Schiffer auch bemüheten, durch Begießung der Leinewand mit dem dicken, Chocolade ähnlichen Schlickwasser der Aue die Segel dichter und mithin widerstandsfähiger gegen den Wind zu

machen. Die Schiffer mußten daher zu den „Klötten“ oder Schiebestangen greifen, um durch dieselben die Schnelligkeit des Schiffes zu vermehren; ich aber erfasste währenddessen als kundiger Wattenreisender das Steuerruder, um das Fahrzeug von den schrägen Schlickufern der Aue und Hewer abzulenken und im rechten, aber freilich damals sehr krummen und nicht leicht zu treffenden Fahrwasser zu halten. Der Tourist stand vorne und beobachtete mit großem Interesse die Fahrt und die ganze, ihm durchaus neue Scenerie der Wattenlandschaft. Ringsum auf den Wattenecken und Wattenflächen hatte sich das auf- und abflutende Meer schon wieder zurückgezogen, nur ein glitzernder Silberschleier des Wassers war zurückgeblieben und überzog die sonst grauen Schlickplatten. Hin und wieder zappelten noch in den kleinen stehen gebliebenen Wassertümpeln Fische und Krabben; allein nicht wenige zweibeinige Wesen, befiederte und unbefiederte, Fischer, Reiher, Strand- und Schlickläufer verschiedener Art, hatten sich schon aufgemacht, um die von der letzten Fluth zurückgelassenen Schätze des Meeres zu sammeln und zu benutzen. Sie schritten einzeln oder paarweise auf den feuchten Watten umher, traten wie riesige Gestalten bald aus dem Nebel hervor in unseren Gesichtskreis, verschwanden jedoch ebenso bald und unerwartet wie gespenstige Wesen wieder unseren Blicken. Hier ragte aus einer Wattecke ein langer, blattloser Baumzweig hervor und weiterhin wieder einer und abermals einer wie die letzten Reste eines zerstörten Waldes, die aber in der Wirklichkeit nur als Baaken zur Bezeichnung des Fahrwassers in den Schlick gesteckt waren; dort begegneten wir einem mit großer Mühe gegen den Ebbstrom sich einwärts bewegenden kleinen Fahrzeuge und trafen weiterhin ein größeres, festgerathenes Schiff, das schief gegen das Fahrwasser geneigt an einem Wattufer des Stromes lag und bis zur nächsten Fluth warten mußte, ehe es wieder flott werden und seine Reise fortsetzen konnte. Die uns bisher begleitenden Töne des verlassenen Landes, das Geräusch der Stadt, das Gerassel der fahrenden Wagen, das Getümmel des Hafens und Marktes, das Geschrei der Menschen, das Geblöcke des weidenden Viehes, selbst das Geläute der Kirchenglocken, waren nach und nach verhallet, so wie wir uns mehr und mehr von den Ufern des Festlandes, die schon längst des Nebeln wegen unseren Blicken entschwunden waren, entfernt hatten. Nur das Ge töse eines sich verspätheten, in der Hewer zu Anker gehenden Schiffes, das heisere Gekreisch eines aufgeschreckten, vorüberflatternden Seevogels, die durchdringenden Töne eines in Eifer geratenen Geiserichs oder das Gebrüll eines besonders unruhigen, mit einer Posaunenstimme versehenen Ochsen drang noch zu uns herüber. Sonst war alles stille ringsum uns geworden, so daß selbst jedes kleine Geräusch wie das Plätschern des Wassers an unserem Schiffe und an den Wattenufern, das Klappern der schlaffen, an den Mast schlagenden

Segel, das Knarren der gegen einander scheuernden Rundhölzer und Taue des Fahrzeugs vernehmbar war und die Aufmerksamkeit des reisenden Deutschen erregte. Alles schien ihm hier geheimnisvoll und wunderbar zu sein; es gab daher der zu beantwortenden Fragen von ihm eine große Menge, so daß die wortkargen Schiffer mir bald die Befriedigung seiner Wißbegierde ganz überließen.



Ansicht von Husum, etwa 1865, aus: Julius Gottheil: Schleswig-Holstein.

Wir hatten unterdes das bisherige Fahrwasser verlassen, waren nordwärts nach der sogenannten Holmerfähre zwischen Nordstrand und Hattstedt gesebelt, und die Schiffer hatten das schieben des Schiffes mittels der Klötten aufgegeben, mithin mich bei meinem Geschäft am Steuerruder abgelöst, da der freilich noch immer schwache Südwind uns jetzt günstiger als früher war. – Plötzlich drangen Töne von einem bellenden Hund und einem rufenden Menschen an unsere Ohren. Der Tourist und ich erwarteten schon einem vorübersegelnden oder ankernden Schiffe wieder zu begegnen, als seitwärts und zwar links eine kleine Anhöhe, mit zwei Hütten darauf, sichtbar wurde und der eine unserer Schiffer zur Erklärung der Erscheinung das Wort „Pohns!“ rief; er wollte damit andeuten, daß wir der Pohnshällig, im Osten der größeren Insel Nordstrand, gegenüber wären. Kurz darauf schimmerte rechts eine größere

Landschaft mit einer bedeutend emporragenden Thurmspitze aus dem dunstigen Schleier, welcher noch immer die Watten umgab, hervor. Es waren die nach Westen bis an das Wattenmeer hinaus sich erstreckenden Geesthöhen von Schobüll und Hattstedt nördlich von Husum und die hohe Thurmspitze die der Hattstedter Kirche, welche bei klarem Wetter fast auf allen Halligen sichtbar ist. Jedoch es wälzten sich bald wieder unendliche Dunstmassen über die Gegend und verhüllten abermals die eben gesehenen Gegenstände. Jetzt entdeckte der Tourist auf einer nahen Wattenecke eine von der Fluth dahingetragene und zurückgelassene schwarze Masse, welche ihm unbekannt und unerklärlich war. Ich äußerte, es sei nichts weiter als ein Stück Seetorf, auch Tuul oder terrig genannt, von welchem Torf oft bedeutende Massen von den Wellen aus dem Meeressboden losgebrochen oder von den Insulanern bei sehr niedriger Ebbe herausgegraben und zur Feuerung benutzt werden, deren Reste und Bruchstücke aber auch nicht selten von dem Fluthstrom erfaßt und weithin selbst bis an die Festlandsufer gespült würden. [...] Ehe jedoch der wißbegierige Reisegefährte mit dem Lesen meiner Notizen und Aufsätze begann, war unser Schifflein in der seichtesten Stelle des Fahrwassers oder Wattenstromes, welcher die Holmerfähre heißt, zwischen der Hattstedtermarsch und der Nordostecke der Insel Nordstrand, angelangt. Es stieß einige Male gegen den Grund an, scheuerte noch einige Faden auf dem Sande und Schlick vorwärts und blieb dann unbeweglich sitzen zu unserm und namentlich der Schiffer großem Verdrüß. Freilich machten die Letzteren noch manche Versuche und Experimente, um das Fahrzeug abermals in Bewegung zu bringen, versichernd, daß die Sandbank, welche wir getroffen, nur einige Faden Breite habe und unserm Schiffe nur wenige Zoll Wasser fehlten, um wieder flott zu werden; allein vergebens. Es blieb uns nichts übrig, als in Geduld auszuhalten und zu warten, bis die nächste kommende Fluth es uns möglich machen würde, unsere Reise fortzusetzen. Während dieses kleinen Unfalles unseres unfreiwilligen Aufenthaltes auf dem getroffenen Sandriff der Holmer-Fähre begann nun der Tourist meine erwähnten Aufsätze [...] zu lesen.



Der Husumer Hafen um 1906. (Ansichtskarte/ Slg. Jörgen Bruhn)

DIE RÄTSELHAFTEN WATTENSCHIFFER

Als das Schifflein, in welchem wir unsere Reise in das schleswigsche Wattenmeer und nach den friesischen Inseln angetreten hatten, in der Holmerfähre festgerathen war, hatten sich unsere beiden Wattenschiffer, von denen der ältere kahlköpfig und sehr taub, der jüngere, wie es schien der Sohn des Alten, ein rüstiger Mann in seinen besten Jahren war, nachdem sie verschiedene vergebliche Versuche das Fahrzeug wieder flott zu machen angestellt hatten, in ihr „Logis“ in ihre „Kojen“ begeben, um die für die Reise verlorene Zeit zum Schlafen zu verwenden; denn die Stunden des Schlafes sind dem Wattenschiffer oft nur karg zugemessen und er muß mit der Zeit wie mit seinem Gelde sparsam haushalten; daher schläft er in der Regel während der hohen Ebbe, der sogenannten „todten Zeit“, und wacht während der Fluth und des Vollwassers der Wattströme, einerlei wann diese eintreffen. In der finsternen Nacht schifft er „beim Stock“, wie er zu sagen pflegt, muß sich den Weg durch peilen mit dem Maaß in der Hand, d.h. er muß alle Augenblicke die Tiefe des Wassers vermittelst eines Fußstockes sondiren, pflegt die gefundene Tiefe den Schiffsgefährten zuzurufen, und diese sind erst beruhigt, wenn das Wort „Schau!“ aus seinem Munde ertönt. Er sagt damit, es ist Tiefe des Wassers genug, um sicher zu schif-

fen, und hört alsdann mit dem „Ausstecken“ so lange auf, bis das Schifflein wieder einer Wattenecke nach seiner „Gissung“ sich nähert. Oft muß er überdies, nicht blos bei Windstille, sondern um gegen den Wind oder den Strom vorwärts zu kommen, zu den „Klötten“ greifen, um das Schiff hindurch zu schieben.



Der Pellwormer und der Nordstrander Dampfer um 1900. (AK/ Slg.Jörgen Bruhn)

– Kurz unsere beiden Wattenschiffer hatten sich, während wir in der Holmerfähre „flottlos“ lagen, zur Ruhe begeben und schnarchten noch ziemlich lebhaft, als die kommende Fluth bereits das Fahrzeug wieder vom Sande loszurütteln begann. Der Tourist schien jetzt ungeduldig über den langen festen Schlaf der Schiffer zu werden, öffnete daher leise die „Logiskappe“ ein wenig, um in das finstere, kleine, geheimnisvolle Loch, welches unseren Wattenfahrern, denen wir uns anvertraut hatten, nicht blos zur Schlafstätte, sondern auch zur Wohnung und Küche dienen mußte, hinab zu blicken. Es drang ihm ein heißer Qualm, ein fast erstickender Rauch und sehr übler Geruch entgegen aus dem Loche, aber er konnte anfänglich nichts mit den Augen in demselben unterscheiden. Nach und nach gewahrte er übrigens deutlich, daß der alte taube Schiffer in der Koje rechts schlief, der jüngere Schiffsgehilfe aber links auf einer schmalen Bank, die Hände über den Knieen gefaltet saß und in ein eben angebrachtes Torffeuer, über welchem ein Kessel hing, in dem Hintergrunde des Loches gedankenlos oder gedankenvoll, das blieb ihm verborgen, schauete. Hinter ihm in der Wandkoje links schlummerte eine weibliche Person, wie es schien

seltsam bekleidet, mindestens in einem Kostüm, welches er früher nicht gesehen hatte. Ueberhaupt erregte diese unerwartete Erscheinung einer schlummernden, vielleicht schönen jungen Frau, in der schmutzigen engen Schifferkoje seine Neugierde und Phantasie in einem hohen Grade.



Ansichtskarte von etwa 1909. (Slg. Jörgen Bruhn)

Er strengte sich an, das ohne Zweifel niedliche Gesicht der entdeckten Schifferin in der Koje zu sehen und steckte zu dem Ende den Kopf durch die erweiterte Öffnung der Logiskappe; allein vergeblich, die Schöne hatte das Gesicht eben nach der Wand gekehrt. Plötzlich erhob sich aber der wachende Schiffsgehilfe, sah ihn ernst warnend an und fragte barsch: „Was beliebt?“ „O nichts“, antwortete der neugierige Fremdling; „Ich wollte nur wissen, ob Ihr aufmerksam darauf wäret, daß das Wasser wieder steigt und, wie mir scheint, das Schiff wohl bald wieder segeln kann, oder ob Ihr noch alle schliefet.“ Der Schiffer sah ihn noch einmal scharf an, aber entgegnete nichts weiter als ein langgedehntes zweifelndes „So!“. Dann setzte er sich wieder ans Feuer und untersuchte mit vieler Ruhe und Geduld das zu kochen anfangende Wasser in dem Kessel. Darauf gab er Kaffee hinein sammt einem Stückchen Fischhaut, legte einen gedörrten Schellfisch auf das Feuer und schmorte sich denselben zum Frühstück. Nun langte er ein großes Schwarzbrot sammt einem Brodmesser aus dem „Spintje“ oder kleinen Wandschrank an der Seite des Feuerheerdes herunter, schnitt sich mit aller Gemächlichkeit einige Stücke Brod ab, nahm einige Kaffeekummen aus dem „Spintje“, goß aus einer Flasche Rahm in jede Kumme und darauf aus dem

Kessel das kochende Kaffeewasser bis alle fünf Kummen voll waren. Jetzt vertrieb der fatale Geruch des gerösteten Fisches den beobachtenden Fremdling von der Logiskappe, weckte aber die Schläfer aus ihrem Schlummer, und alle drei Bewohner des engen Schiffsloches begannen ungestört und für den ungeduldigen Passagier mit unbegreiflicher, wahrhaft entsetzlicher Ruhe sich an ihrem frugalen Frühstück zu laben und zur Fortsetzung der Reise zu stärken.

* * *

So weit C.P. Hansen. Die schöne junge Schifferin entpuppt sich als Frau des alten Schiffers, „war weder jung noch schön, mochte es aber vor vierzig Jahren gewesen sein“, so der Autor. Nach einer mehrstündigen Liegezeit vor Anker setzt das Schiff seine Reise fort. Da Südwestwind herrscht und das Wasser noch aufläuft, segeln sie durch das Buttergatt oder Butterloch zwischen Nordstrandischmoor und der Hamburger Hallig durch, gehen dann durch den Strand und biegen in den „Schlütt“ ab, der zwischen Gröde und Langeness verläuft. Gegen Mittag ist man in Wyk auf Föhr angekommen.



Ungefahre Fahrtroute (Generalkarte [...] F. Geerz 1858 (Skizze: J.Bruhn)

VOR FÜNFZIG JAHREN – DER TAKELMEISTER ERINNERT SICH.

Das alte Bild

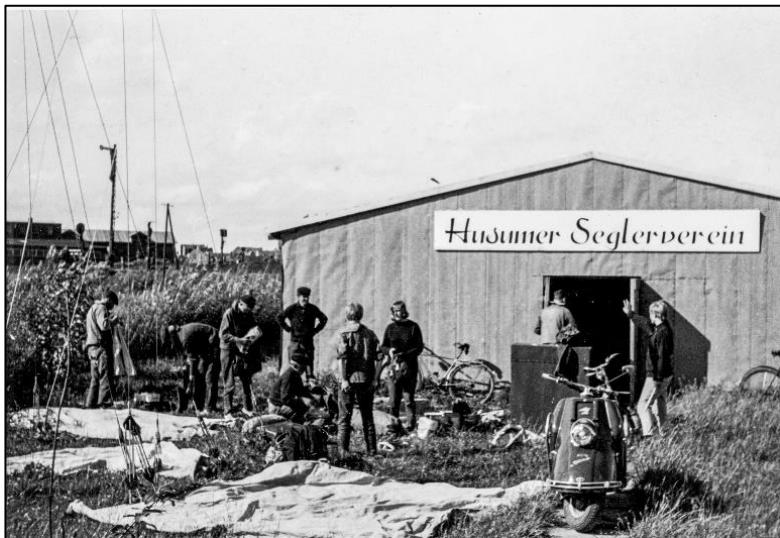
VON JÖRGEN BRUHN

Ein schönes und ganz persönliches Beispiel für den Nutzen des Archivs möchte ich hier kurz berichten. Ich habe ein Foto von unserem Spül ponton aus den siebziger Jahren in der Hand. Um ehrlich zu sein: Ich habe es vor Jahren bereits wiedergefunden und digitalisiert. Wann war das wohl genau? Im Protokollbuch werde ich fündig. Es geht um die September-Monatsversammlung 1974. Das Geschehen liegt also ziemlich genau fünfzig Jahre zurück. Daher entspricht meine persönliche Erinnerung vielleicht auch nicht mehr ganz den Tatsachen. Zu oft habe ich an die Zeiten gedacht, da ist die persönliche Erinnerung einfach nicht mehr genau und schon gar nicht objektiv. Legt diese Zeilen also bitte nicht auf die Goldwaage.



Die vorderen Liegeplätze noch als Längslieger in den sechziger Jahren. Jonny Nickelsen legt gleich mit der ALTE LIEBE an. (Foto: Kurt Kossatz)

Für unsere älteren Mitglieder, die dabei waren: Versuchen wir, die Zeit genau einzuordnen. Vielleicht bekommen wir das Gefühl noch einmal hin. In dem Protokoll, das Schriftführerin Ulla Tieze (sie heißt schon länger Ulla Paulsen) akribisch in schöner Handschrift verfasst hat, steht als Erstes der Tagungsort: Thomas Hotel. Ah ja! Bis 1978 finden die Versammlungen (auch die Vorstandssitzungen) in Gaststätten statt. War es vorher Obsens Hotel am Hafen, wurde es eines Tages Thomas Hotel am Zingel. Einigen ist sicher noch Karl-Heinz Hartmann, der Besitzer, mit seinem „Kosenamen“ bekannt. In der Versammlung, die von 43 Mitgliedern besucht wird, folgt die Rubrik „Neuaufnahmen“, ganz wie heute. Es werden René Ahrens, Thomas Woldt, Emanuel Bertling und Sönke Johannsen aufgenommen. Damals benötigt man zur Aufnahme noch zwei Bürgen, dafür gibt es keine Abstimmung über die Aufnahme und keine vorhergehende Vorstellung. Unter dem ersten Vorsitzenden Ove Ketels diskutiert die Versammlung ausgiebig über einen Neubau von Clubhaus und Halle. Grund ist der immer wieder verschobene Bau von Toiletten. Bislang existiert immer noch das Plumpsklo im Schuppen. Den geplanten Toilettenanbau an das Clubhaus lehnt die Stadt Husum ab, da eine Sportboothafenverordnung in Aussicht steht. Man beschließt, neben dem alten Schuppen eine neue Halle mit Clubhaus zu errichten; dies ist natürlich nur eine Willensäußerung, denn Beschlüsse können nur auf der Hauptversammlung wirksam getroffen werden. Wir wissen, was einige Jahre später daraus wurde:



Die Jugendgruppe trifft sich in den sechziger Jahren vor dem alten Schuppen. Man beachte Peter Kruses Heinkel Tourist Motorroller. (Foto: Kurt Kossatz)

Nach einem Beschluss auf der außerordentlichen Hauptversammlung am 12. März 1976 wird die heutige „alte Halle“ gebaut. Der ganz alte Schuppen muss dafür mitsamt Plumpsklo weichen.

Zurück zum Protokoll: Es folgt die übliche Diskussion, wohin es zum Absegeln gehen soll (Hafenhalde oder Mühlencafé in Süderhafen) und ob es Labskaus oder Erbsensuppe geben soll. Nachdem der Vorschlag von Erich Blatt, in einem Lokal Labskaus, im anderen Lokal Erbsensuppe anzubieten, keine Zustimmung findet, entscheidet man sich für Labskaus bei Käthi. Soweit zu den wirklich wichtigen Tagesordnungspunkten. Vorher meldet sich allerdings noch Takelmeister Jonny Nickelsen zu Wort. Es geht um das Einspülen der Heckpfähle in den vorderen Boxen, und damit sind wir bei der Hauptsache angekommen. Die Anlage ist vom WSA genehmigt. Die Pfähle sind gekauft und sollen mit Rohren versehen werden, an denen die Rutscher der Heckleinen laufen. Da ist sie wieder, meine Erinnerung. Wir erscheinen zum Arbeitsdienst und Jonny hat einen Bohrer dabei; einen Handbohrer! „*Nich so dull drücken und immer schön biebelien! Und denn gerade bohren.*“ Meine Antwort lautete etwa: „*Ja, Onkel Johnny, ick versök liek to bohren.*“ Hierauf kam unausweichlich der Satz: „*Liek is'n Dode.*“ Mit diesen Worten bohren wir (nach meiner Erinnerung) sehr viele Löcher in sehr dicke Pfähle. Vorher haben wir die Pfähle schon auf Länge gebracht. Selbstverständlich, auch ganz ökologisch, ohne Benzin- und Stromverbrauch, mit der Kerbsäge (die wahrscheinlich noch in der Halle hängt).

Eines Tages (ob bei dieser Aktion, weiß ich nicht mehr) bringt Heine Michelsen eine uralte Elektro-Kettensäge und eine große Zimmereibohrmaschine mit. Das war Jonny nicht ganz recht, aber wir freuten uns. In der nächsten Versammlung wird bekanntgegeben, daß Helme zu tragen sind. Wenn man den Ponton sieht, ist das sicher das geringere Problem. Jonny hatte das Floß aus mehreren Schwimmbrücken konstruiert. Um genug Auftrieb zu bekommen, werden noch Extra-Fässer darunter gesteckt. Mit einer Handwinde heben wir die Pfähle in Position. Als Spülpumpe dient eine kleine Tragkraftspritzte, deren Ilo-Zweitaktmotor per Fußstart angelassen wird. Harro Matthiesen hat sie besorgt, und mit unserem Spülrohr funktioniert das Einspülen relativ gut.

Ich erinnere, daß die Pfähle häufig wieder aufschwimmen. Den Versuch, die Pfähle mit einem Fußblock und der Winde auf Tiefe zu bringen, nimmt unser windiges Floß uns übel. Dann kommt Uwe Paulsens Einsatz: Er klettert auf das Gerüst und stellt oder setzt sich auf den Pfahl, bis dieser fest eingespült ist.

Das Foto erhielten alle „Teilnehmer“ von Ove Ketels überreicht.



*Solche Fotos fehlen im Archiv: Etwa 1975 spülen wir neue Heckpfähle ein. Das Floss ist aus Schwimmstegen zusammengebaut. Personen (v.l.n.r.): Lone Ortmann, Horst Krause, Jörg Becker, Jonny Nickelsen (verdeckt), Kai Bruhn, Uwe Paulsen, NN, Jörgen Bruhn, NN.
(Foto: Ove Ketels/ Slg. Jörgen Bruhn).*

Dann folgt im Protokoll ein kurz formulierter Punkt, der mich erst recht aufmerken lässt: „*Der Kutter soll bei Sturm und mit Nichtmitgliedern gesegelt haben.*“ Oh ja, da schwant mir was. Ein Blick in das Kutterlogbuch von 1974 bringt Gewissheit: Es ist **die** Tour! Ich bin damals 18 Jahre alt und Kutterführer. Am Ende der Sommertour sind wir auf Föhr gelandet. Nach viel schlechtem Wetter müssen wir den Kutter liegenlassen und fahren mit der Fähre nach Hause.



Die Sommertourbesatzung 1974 begleitet die Wyker Regatta wegen Starkwind auf dem Polizeiboot SYLT (v.l.n.r.: Jürgen Bruhn, Sönke Liley, Silke Dau, Otto Jebe, Hargen Johannsen, Sönke Johannsen). (Foto: Jürgen Bruhn)

Am 28. Juli 1974 fährt eine achtköpfige Besatzung nach Wyk, um den Kutter nach Husum zu überführen. Dabei sind Dirk, Silke und Hartmut Dau, Hargen und Sönke Johannsen, Christoph Voigts und Angelika van der Grinten, Hartmuts Freundin. Sönke und Angelika sind bis jetzt nicht in den Verein aufgenommen worden. Am Sonnabend segeln wir von Wyk nach Wittsdün, bei WSW um 5 Beaufort. Wir sind schon am frühen Nachmittag auf Amrum und besuchen abends mit Sicherheit die blaue Maus. Otto Jebe kommt mit der Fähre und stößt zu uns. Am 29. Juli starten wir um 4.00 Uhr in Wittsdün zur Heimreise. Wahrscheinlich haben wir nicht allzu lange geschlafen. Hochwasser ist in Husum um 09:17 Uhr. Das Logbuch (offensichtlich habe ich es selbst geschrieben) spricht von Wind aus WSW, anfangs Windstärke 4–5, später auf 5–6 aufbrisend. Die Fahrtroute ist nur sehr kurz beschrieben: „*Schweinsrücken – Süderau – Sandshörn – Rummelloch – Norderhever Ostseite – Dwarsloch – Hever. In der Hever etwas mehr See (Strom gegen Wind), daher meist außerhalb des Fahrwassers gesegelt. Leinen fest HSrV Kutterbrücke 12.30 h. Besondere Vorkommnisse: keine.*“



Kutter um 1974: (v.l.n.r.): Jörgen Bruhn, Dirk Dau, Otto Jebe, Heino Röh, Christoph Voigts, Dirk Dau. (Foto: Hella Bruhn)

Die Windstärken sind sicher etwas geschönt und das letzte Wort „keine besonderen Vorkommnisse“ stimmt auf keinen Fall. Im Rummelloch oder auf Sandshörn, das weiß ich nicht mehr genau, treffen wir nämlich einen Husumer Segelkameraden: Walli Jacobsen. Da wir mit halbem Wind oder raumschots unterwegs sind, dösen alle vor sich hin. Richtig wach war nur Christoph, der am Ruder saß. Ob wir gerefft haben, steht nicht im Logbuch. Sehr wahrscheinlich segeln wir mit vollen Plünnen. Über die Begegnung mit Walli Jacobsen haben wir nicht mehr viel nachgedacht. Irgendwie erfahren wir aber kurz vor der ersten Monatsversammlung nach dem Sommer, daß noch etwas auf uns wartet. Daher sind wir fast vollzählig in Thomas Hotel erschienen. Im Grunde meint Walli Jacobsen es gut mit dem Kutter. Wir alle haben die ersten Touren unter seinen Fittichen gemacht. In meiner Erinnerung sagt er auf der Versammlung etwa Folgendes, und das mit gewohnt theatralischem Ton: „*Ich segele ganz allein bei schlechtem Wetter auf der Nordsee. Und wer kommt mir da entgegen? Der Kutter!*“ Natürlich musste er auch erwähnen, daß Nichtmitglieder an Bord waren. Das waren Sönke und Angelika. Ulla Tieze notiert im Versammlungsprotokoll: „*Der Vorwurf wird abgewehrt, ein Anmeldeformular lag vor [...]*“. Damit hatte sich unser Erscheinen gelohnt, auch wenn Walli aus heutiger Sicht etwas recht hatte. Den Grund für die Rüge kannten wir natürlich: Walli kann es nur schwer ertragen, wenn man Vorschriften nicht einhält. Und es gefällt ihm überhaupt nicht, daß wir keine Gelegenheit auslassen, uns mit ihm seglerisch zu

messen. Nach seinen schnellen Booten, dem 16-er Jollenkreuzer ÄGIR und dem Lehfeld-Riss HEIN TÜÜT hatte er sich die THALASSA gekauft, eine Neptun 24, die weder schön noch schnell war. Nachdem wir bei der HEIN TÜÜT mit dem Kutter oft den Kürzeren gezogen hatten, schafften wir es ein paar Mal, um die THALASSA herumzusegeln. Das war Walli nicht wirklich recht.



Glücklicherweise existiert auch der Aufnahmeantrag von Sönke Johannsen noch. Das undatierte Formular, auf dem Sönke Liley und Dirk Dau als Bürgen genannt sind, trägt den handschriftlichen Zusatz (in rot): „*Aufgenommen am 1.7.74. J. wird dringend für die Fahrt mit dem Kutter benötigt.*“ Unterschrieben hat es der gute Ove Ketels als Vorsitzender, wahrscheinlich nicht am 1. Juli sondern erheblich später.

*Walli Jacobsen läuft nach einer Regatta Anfang der siebziger Jahre mit seiner THALASSA in die Husumer Schleuse ein.
(Foto: Hella Bruhn)*



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



Unser Segelkamerad

Uwe Paulsen

hat am 26. August 2024 im Alter von 81 Jahren seine letzte Reise angetreten.

Uwe tritt am 1. Januar 1961 in den Husumer Segler – Verein ein. Seine seglerische Karriere beginnt auf dem Jugendkutter „Aldebaran“ des HSrV und parallel auf seiner Piratenjolle. Häufig läuft man gemeinsam aus und wechselt dann unterwegs die Boote. 1964 landet die erste „Dudler“, ein Folkeboot, in Husum. Uwes Entscheidung für ein Kielboot war damit getroffen und bleibt bestehen. Die Familie und die Boote werden mit den Jahren größer; der Name „Dudler“ bleibt. Das zeigt, dass Uwe ein Mensch ist, der die Tradition pflegt. Das Segelrevier ist zunächst die Husumer Bucht. Hier probiert er sich in jungen Jahren aus. Bald ist die nordfriesische Halligwelt das Ziel, später segelt er oft in die Ostsee oder Familie Paulsen geht auf ausgedehnte Sommertouren nach Norwegen.

Der HSrV, „sein“ Verein, ist Uwe immer wichtig. Dabei hat er es nicht immer leicht; nicht jeder mag den Unternehmersohn und später den Unternehmer, der mit seinen schnellen Folgerungen und Entschlüsse gelegentlich seine Segelkameraden überfordert. Mehrere Jahre lang ist Uwe zweiter Vorsitzender. Aber auch ohne Amt macht er sich immer Gedanken, was im Verein noch zu verbessern wäre. Seine Vorschläge beginnen dann meistens mit den Worten: „Schau mal, mach' doch mal Folgendes ...“. Seinen Arbeitsdienst erledigt er am liebsten, indem er das Rechnungswesen des Vereins übernimmt. Auch Planungen sind sein Fall. So plant er unter anderem den Neubau der letzten Halle entscheidend mit. Obwohl Uwe und Brigitte am geselligen Vereinsleben gerne teilnehmen, ist ihm Segeln und die seglerische Ausbildung der Jugend immer wichtiger. Viele Jahre überholt die Jugendgruppe die Vereinsboote im Winter in Uwes Räumen. Mehrfach fördert Familie Paulsen die Jugendarbeit auch ganz direkt.



Und jeder bekam bei Uwe einen guten Rat. Er war ein ausgezeichneter Segler, der seine Kenntnisse gerne an neue Mitglieder weitergab. Dabei riet er jedem, das Gleiche wie er zu tun: Sich das Revier zu erfahren, zunächst kleine Touren in der Husumer Bucht zu segeln, um Boot und Revier kennenzulernen, um Erfahrung und Sicherheit zu gewinnen. Damit hat er vielen Neulingen den richtigen Weg gewiesen.

Uns allen wird Uwes kritische und manchem auch seine lobende Stimme fehlen.
Tschüss Uwe, wir behalten Dich im Herzen.

Jörgen Bruhn



Lüttmoor

EHRE, WEM EHRE GEBÜHRT

Ehrungen

VON JÖRGEN BRUHN

Beim Grünkohlessen 2023 verlieh der Vorsitzende Heiko Cunze unseren Mitgliedern Hella Bruhn und Heiko Nickelsen die goldene Ehrennadel für 50-jährige Mitgliedschaft.

25 Jahre Mitglied waren Peter Fischer, der als einziger anwesend war, und Jonny Nachtigall. Dafür bekamen sie die silberne Ehrennadel.

In eigener Sache

Wir danken allen fleißigen Schreibern ganz herzlich für die interessanten und lesewerten Beiträge. Bitte schreibt weiter, die Tröte lebt von der Vielfalt Eurer Geschichten. Vielleicht fassen noch weitere potentielle Geschichtenerzähler Mut? Blättert doch mal in Euren Logbüchern oder notiert einfach eine interessante Begebenheit.

Die Tröte erscheint dieses Jahr reichlich verspätet; das liegt an ganz persönlichem Zeitmangel. Trotzdem versuchen wir, die Tröte im nächsten Jahr wieder unter den Weihnachtsbaum zu bekommen; im Zweifelsfall muss der eben etwas länger stehenbleiben.

Wir wünschen Euch und uns eine schöne Segelsaison und viele spannende Geschichten!

Katja, Krabat und Jörigen.



Wir sagen Moin.

Jan Otzen
Regionaldirektor



Nord-Ostsee Sparkasse Husum
Regionaldirektion
Großstraße 7–11

 Nord-Ostsee
Sparkasse



Persönlich vor Ort für Sie da:

Montag: 09:00–12:00 | 14:00–16:30

Dienstag: 09:00–12:00 | 14:00–16:30

Mittwoch: 09:00–12:00

Donnerstag: 09:00–12:00 | 14:00–18:00

Freitag: 09:00–12:00 | 14:00–16:30

Oder vereinbaren Sie Ihren Wunschtermin zwischen 7 und 19 Uhr in dieser oder einer unserer weiteren Filialen in Husum und Umgebung unter 0461 1500 – 5555 oder www.nospa.de/termin

www.nospa.de

