



TRÖTE

2025



Husumer Segler – Verein von 1928 e. V.

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

UNSER VORSTAND:

1.VORSITZENDER:

Heiko Cunze

Tel: 0151-20784375

2.VORSITZENDER:

Ingo Raschert

Tel: 0171-3472549

KASSENWART:

Christian Melzer

Tel.:04841-772270

JUGENDWART:

Phillip Gienapp

Tel.:0152-29577813

TAKELMEISTER:

Jörgen Bruhn

Tel.:0171-9900079

PLATZWART:

Markus Kramer

Tel.:0157-54327382

GEBÄUDEWART:

Frank Petersen

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: Jörgen 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: Regatta 2025: „Erdbeerparadies“ (Roger Priegnitz, MSV) vor „Carolin“ (Danny Colpien, NWV). Foto: Jörgen Bruhn



Vertrauen zahlt sich aus.

**Morgen
kann kommen.**

Wir machen den Weg frei.

Mitglied im Segelverein? Klar. Mitgliedschaft bei Ihrer Bank? Unbedingt! Profitieren auch Sie zusätzlich von unseren attraktiven Angeboten für Mitglieder – einfach reinklicken: www.vr-shm.de/meine-bank/mitgliedschaft



Hier gehts
direkt zu den
Mitgliedervorteilen

**VR Bank
Westküste**



Niederlassung der
VR Bank Schleswig-Holstein Mitte



HUSUMER SEGLER-VEREIN VON 1928 E.V.

Grußwort

Liebe Vereinsmitglieder,

es ist wieder ein Jahr vergangen, und es gibt eine neue Tröte. Sie ist vollgepackt mit Berichten und Bildern sowie Ausblicken in das neue Jahr. Ein herzlicher Dank gilt allen engagierten Mitgliedern, die mit ihrem Einsatz und ihren Ideen unseren Verein lebendig halten.

Im Frühjahr haben wir die Toiletten zügig renoviert, die Kosten dafür konnten wir vom laufenden Konto bezahlen. Sie wurden von vielen Gästen und Mitgliedern für gut befunden.

Die Segelsaison begann mit dem Ansegeln. Acht Booten nahmen Kurs auf Pellworm, wo wir bei Arno ein gutes Essen genießen durften. Im Juni wurde die Hever-Regatta gesegelt. Es waren 21 gemeldete Boote, davon sind 20 gesegelt. Traditionsmäßig gab es frühmorgens ein reichhaltiges Frühstück. Bei schönem Wetter und viel Wind haben wir in vier Gruppen die Bahnen absegelt, Gäste aus Meldorf, von Föhr und Nordstrand sowie Tetenbüll waren am Start. Nach der Regatta gab es Kaffee und Kuchen und am Abend wurde vor der Preisverleihung gegrillt. Danke an alle helfenden Hände, ohne diese kann keine Veranstaltung stattfinden.

Es kommt die Urlaubszeit und viele gehen auf Reisen. Große Reisen wie um den Skagerrak oder in den Osten nach Greifswald. In diesem Sommer haben wir leider einen Baumbruch und einen Maschinen Ausfall im Verein erlebt.

Die zweite Modersloch-Regatta war mit einer größeren Beteiligung, neun Jollen am Start, ein voller Erfolg, vier Jollen vom Nordstrander Wassersportverein sind gekommen und drei haben mitgesegelt. Gegen Abend wurde gegrillt und die Preisen verteilt. Eine wirklich gelungene Veranstaltung!

In diesem Jahr (2025 Anm. d. Red.) sind sechs Kinder aus unserer Jugendabteilung zur Friedrichstädter Opti-Woche gefahren. Wie immer haben sie dort viel Spaß gehabt und das Segeln intensiv gelernt.

Das Absegeln nach Süderhafen mit den Nordstrandern zusammen war eine runde Sache. Das Zusammensitzen bis in den späten Abend hat allen sehr große Freude gemacht.

Die Saison neigt sich dem Ende zu und in zwei Sliptermi- nen wurden die Boote

in die Hallen verbracht, so kann der Winter kommen.

Das Grünkohlessen am 05.12. im Simonsberg war ein Genuss für den Gaumen. 45 Personen nahmen teil, geehrt wurden Heinz Bruhn und Sven Ketels für 50-jährige Mitgliedschaft und Hilke Cunze für 25-jährige Mitgliedschaft.

Der Fahrtenseglerpokal ging zum dritten Mal an Brigitte und Sönke für die Reise nach Kopenhagen über die Nordsee. Der Vorschoter Pokal wurde in diesem Jahr an Juha Ginapp vergeben.

Nun möchte ich Euch noch die drei Dienstältesten Mitglieder vorstellen: Peter Kruse ist am 1.10.1957 in den Husumer-Segler-Verein eingetreten das sind 68 Mitgliedsjahre, Ekkehardt Papke ist am 1.12.1957 in den Husumer-Segler-Verein eingetreten. Auch das sind 68 beeindruckende Mitgliedsjahre. Und dann kommt auch schon der Dritte im Bunde, Kurt Kossatz ist am 1.6.1962 in den Husumer-Segler-Verein eingetreten und kann somit 63 Mitgliedsjahre vorweisen.

Jetzt bleibt mir nur noch zu sagen: Ich wünsche uns allen eine schöne Saison 2026 und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel!“

Heiko Cunze, 1. Vorsitzender des HSrV.

* * *



Biikebrennen 2025: Flammen faszinieren alle (Foto: Jörgen Bruhn)



*Heverregatta 2025: zwei Vorstandsmitglieder auf Halbwindkurs
(Foto: Jörgen Bruhn)*

Inhalt

AUS DEM VEREIN

Impressum	Seite 1
Grußwort	Seite 3
Jugendarbeit 2025	Seite 7
Zwei Saisons im Piraten	Seite 12
Wettstreit auf der Hever	Seite 17
Moderslochregatta 2.0	Seite 22
Veränderungen im Bootsbestand des HSrV.	Seite 28

BERICHTE

Mit meiner Friendship 22 nach Helgoland	Seite 32
Mein erstes Boot	Seite 38
Wiederholungstaten	Seite 44
Insel Rügen an Backbord	Seite 59
mit der „Godewind“ nach Dänemark	Seite 74
Die Löwe von Bremen beim Rolex Fastnet Race 2025	Seite 88
Bella Napoli	Seite 94

DÜT UN DAT

Der Restaurierungs-Workshop	Seite 117
Die Laetitia Tragödie	Seite 120
Jugendseglertreffen auf der Schlei	Seite 134
Eine Seefahrt, die ist lustig!	Seite 144
Abschied	Seite 163
Ehrung langjähriger Mitglieder	Seite 161
Plauderei aus dem Archiv	Seite 165
In eigener Sache	Seite 168

LANGWEILIG WIRD DAS NIEMALS:

Jugendarbeit 2025

TEXT UND FOTOS VON JUGENDWART PHILLIP GIENAPP

Der Trend vom letzten Jahr, dass auch wieder etwas mehr Jolle gesegelt wird, hat sich dieses Jahr fortgesetzt. Während es letztes Jahr aber Piraten und 420er waren, waren dieses Jahr die SpeedBreeder sehr beliebt, da inzwischen einige so groß geworden sind, dass sie mit diesen, mit ordentlich Segelfläche ausgestatteten und kippeligen Jollen, zurechtkommen. Zumindest bei wenig Wind. Bei (viel) mehr Wind sind sie immer noch das bevorzugte „Spielzeug“ der großen Jugendlichen.



Training im Mai

Wie immer ging es nach der Winterpause nach den Osterferien wieder aufs Wasser. Das wöchentliche Training lief eigentlich so ab, wie in den letzten Jahren und so waren wir im Schnitt jede weite Woche im Hafen auf dem Wasser. Mit Optis und eben den SpeedBreedern und zum Ende der Saison auch mit einem Teeny. Ob der Teeny nach dem Opti überhaupt eine sinnvolle „Zwischenstufe“ zum Piraten, 420er oder so ist, hängt sehr davon ab, wie groß beziehungsweise eher klein die Kinder oder Jugendlichen sind, wenn etwas Anspruchsvolleres als ein Opti für sie passt.



Der Opti kentert..



...und schwimmt wieder.



Da ist der Pirat schon schlechter auszuputzen.

In den letzten Jahren wurde diese Stufe meistens übersprungen, weil ein Teeny nach dem Opti schon (fast) zu klein gewesen wäre. Wobei es natürlich letztendlich eine Frage der Windstärke ist, ab wann man Teeny oder eben Pirat oder 420er segeln kann. Aus diesem Grund - viel Wind - waren beim Absegeln nach Süderhafen auch keine Jollen dabei. Einige Kinder und Jugendliche sind aber auf verschiedenen „Dickschiffen“ mitgesegelt und konnten so beim netten Absegeln dabei sein.



Piraten in der Husumer Bucht



Nach der Moderslochregatta: So viele Jollen sieht man selten am Steg.

In den Sommerferien war wie meistens „Pause“, aber wie in den letzten Jahren waren wieder einige auf den Segel-Lagern in Kollmar oder Friedrichstadt. Einige der Größeren (Juha, Pekka, Sebastian) waren auch auf diversen Piraten-Regatten, aber darüber sollen sie besser selber schreiben.



Auch das muss sein: Wir reinigen die Slipanlage



Bei Hack mit den SpeedBreedern im Hafen

Eine große Veränderung dieses Jahr war, dass sich Jesko nach vielen Jahren aktiver Mitarbeit aus der Jugendarbeit (und dem Verein) zurückgezogen hat. An dieser Stelle nochmals vielen Dank für den langjährigen und engagierten Einsatz! Passenderweise hat Thomas Leven, der Vater von zwei Jungs ist, die schon länger dabei sind, auch Spaß an Jugendarbeit und ist seit dem Spätsommer dabei, was natürlich eine große Bereicherung für alle und Hilfe oder Erleichterung für mich ist!

Jetzt im Winter machen wir wieder „Theorie“ und haben bis jetzt Knotenbretter gebastelt und fancy-work gemacht. Einige sind sehr erfinderisch und haben sich schon weit von den üblichen Plattings und so entfernt. Schön zu sehen, dass soviel Phantasie da ist und dann auch verwirklicht wird! Im nächsten Jahr wollen wir versuchen, auch ein bisschen Bootsunterhalt und -reparaturen während der Theorie zu erledigen, denn besonders die SpeedBreeder brauchen ein wenig „Zuwendung“ um nächste Saison wieder aufs Wasser zu können. Zum Schluss ein herzlicher Dank an alle, die letztes Jahr auf die eine oder andere Weise bei der Jugendarbeit unterstützt haben: Jesko, Thomas, viele Eltern, Juha und Pekka!



Teeny, Opti und „Red Pull“ an der Schleuse

* * *

MIT GER 3455 „HERR VON BODEFELD“ AUF ACHSE

Zwei Saisons im Piraten

TEXT VON PEKKA UND JUHA GIENAPP

Wir waren das erste Mal auswärts segeln mit einem Piraten 2024 über Himmelfahrt. Wo sich Pekka's Holzpirat „Ravna“ gut geschlagen hat. Und wir trotz eines improvisierten, vor Ort angebauten Spi's mit deutlich leichteren GFK-Piraten mithalten konnten, was aufgrund des ewig wenigen Wind in Friedrichstadt um so verwunderlicher war. Wir hatten dort echt Glück mit dem Wetter, so das wir bereits Anfang Mai nur in Badehose segeln konnten. Wir durften aber schon kurz darauf, bei unserer ersten Regatta mit eigenem Piraten, die andere Seite des Wetters kennenlernen, als wir am 6. und 7. Juli auf der Elbe vor Kollmar starteten. Wir hatten so um die 5 Beaufort, was Pekka's Holzpiraten schon ordentlich zusetzte; da wir auch noch Wind gegen Strom hatten, stand auch 'ne ordentliche Welle, die aufgrund eines fehlenden Zwischenbodens und Lenzern den Piraten relativ schnell an Gewicht zulegen ließ.



Halbwind-Glitsch bei der Leuchtfeuer-Regatta 2025

Als wir gerade an der Kreuz mit einem anderen Piraten um die Luv - Tonne kämpften und dessen Mast plötzlich von oben kam, wussten wir, dass es ein harter Tag werden würde.

Nachdem wir einmal um sie gekringelt hatten, um zu fragen, ob soweit alles gut sei und sahen, dass bereits ein Sicherungsboot auf uns zukam, setzten wir unsere Wettfahrt fort. In einer echt flotten Raumschot - Glitsch ging es weiter, was uns aber nochmal mehr Wasser ins Boot schaufelte. Als wir dann an der Lee - Tonne versuchten zügig und dynamisch anzuluven kam auch uns der Mast von oben, wegen der Trägheit unseres Bootes und auch, weil ein Wantenbeschlag am Mast bereits geschwächt war. Da es nicht unser erster Mastbruch war, wussten wir ungefähr, was zu tun war. Da die Lee - Tonne ein gutes Stück weg war und das Sicherungsboot noch mit den anderen Piraten zu tun hatte, paddelten wir langsam gegen den Wind an, bis das Sicherungsboot kam und uns auf den Haken nahm.



Halbwindkurs mit Spi auf der Hamburger Meisterschaft 2025. (Foto: Jan Kruse)

An Land wurden die Schäden beurteilt und es stand fest, dass der Mast bis zum Segelcamp nicht geschäftet werden kann, da es ein Kastenmast war. Also musste ein neuer alter Mast her. Da der Markt für gebrauchte Piratenmasten sehr begrenzt ist, gab es den Mast nur in Kombination mit einem Rumpf und mit Pütt und Pann. So konnten wir also, nachdem ein Adapter schnell

zusammen gepfuscht wurde, mit meinem Holzpiraten beim Segelcamp starten. Am Mittwoch, bei der Geschwaderfahrt nach Glückstadt, fingen die Bodenbretter an zu schwimmen. Bei der Abschlussregatta haben Pekka und Jan Oestergaard dank Yardstick - Ausgleich den 3. Platz ersegelt. Eine Betreuerin hat mir auf dem Segelcamp den älteren GFK-Piraten ihrer Tochter angeboten und nach ein wenig Überlegungen kam nun der dritte Pirat nach Husum, ein 1979 bei Hein in Elmshorn gebauter Regattapirat, mit einem GFK-Rumpf und einem Holzdeck.



Letzte Helden 25: Spikurs. (Foto: Jan Kruse)

Mit diesem waren Juha und Ich Ende September 2024 beim Schweinerennen und Ferkelcup beim SVB in Brunsbüttel und belegten dort bei den Piraten den 2. Platz.

Bei der von Phillip organisierten Moderslochregatta im Modersloch belegte ich mit einer Vorschoterin aus Kollmar den 1. Platz. Danach kamen alle Piraten ins Winterlager und der GFK-Pirat bekam einen Schlag Farbe aufs Deck und teilweise neue Strecker. Außerdem habe ich mir einen neuen Trailer besorgt, bei dem ich nur noch mit dem Slipptrailer ins Wasser muss während der Straßen-trailer an Land bleibt. Beim Aufslippen zieht man den Slipptrailer auf den Straßen-trailer.

Dieses Jahr begann unsere Saison bei der Hamburger Meisterschaft der Piraten beim BSC in Blankenese, unsere erste Ranglistenregatta. Dort ersegelten wir bei schwierigeren Bedingungen und schwachen und stärkeren Winden einen 17. Platz. Danach ging es wieder über Himmelfahrt nach Friedrichstadt; dort erwartete uns meist wenig Wind. Bis auf ein paar kleinere Reparaturen bei anderen Piraten blieb alles heile. Mitte Juni ging es nach Borgwedel zur Jugendherberge zum Schleiweekend. Dort warteten drehende mittlere Winde auf uns, dementsprechend bescheiden war auch unsere Platzierung. Anfang Juli waren wir wieder bei der Leuchfeuer - Regatta in Kollmar; diesmal kam bei keinem Teilnehmer der Mast von oben, stattdessen genossen wir alle die Abwechslung vom typischen Up-and-Down-Kurs und glichschten bei guten 4-5 Windstärken bei halbem Wind zwischen den Wendetonnen. Die Regatta endete mit der 100 - Jahr - Feier des Vereinsheimes. Beim Segelcamp drei Wochen später, segelte



Juha mit einem Vorschoter aus Kollmar, da ich bei jemand anderem als Schotte einspringen musste. Meine Steuerfrau und ich waren die Woche über von Pannen geplagt und somit bescherte uns eine aufgebende Schotbasis in der ersten Wettfahrt einen Abbruch und den letzten Platz, während Juha und sein Vorschoter den 2. Platz belegten.

*Letzte Helden 25: Juha baut den Spibaum an
(Foto: Jan Kruse)*

Anfang September waren wir erneut beim Ferkelcup, bei ganz wenig Wind und viel Strom wurden wir von den ortskundigen Brunsbüttelern versegelt. Bei der diesjährigen Moderslochregatta musste ich für Juhas ausfallenden Vorschoter auf der Pikkuumyy einspringen. Nach vielen Kenterungen, auch unter Gennaker, kamen wir auch mal ins Ziel. Wir hatten sehr viel Spaß, aber die Platzierung ließ zu wünschen übrig. Am nächsten Wochenende ging es bereits weiter an der

Elbe, an der Krückaumündung; dort kämpften wir uns bei wenig Wind und wenig Wasser die Elbe bis Glückstadt hoch und wieder zurück. Irgendwann in der Wettfahrt schwamm ein Teil einer Blockrolle durchs Boot; nach einer längeren Suche fand ich heraus, dass es die Umlenkrolle des Fockfalls im Mastfuß war. Also musste ich zu Jess nach Eckernförde, um mir einen neuen Mastfuß zu besorgen. Mitte Oktober ging es für uns nach Münster zum Aasee; dort trieben wir primär übers Wasser. Für den Saisonabschluss ging es Mitte November nach Blankenese zu den Letzten Helden, bei 4°C Lufttemperatur und guten 4-5 Beaufort brach uns das Ruder vor der ersten Wettfahrt, also musste uns Phillip schnell das Rudersammelsurium aus Husum vorbeibringen, damit wir wenigstens am Sonntag segeln konnten. Im Winter bekommt der Pirat eine umfassende Modernisierung des laufenden Gutes und eine doppelseitige Streckerführung.

Das Segeln im Piraten macht unheimlich Spaß und wir hoffen, dass wir – abgesehen vom Mast und Ruder – von weiteren größeren Katastrophen verschont bleiben.

* * *

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***

WIE IN ALTEN ZEITEN:

Wettstreit auf der Hever

TEXT UND FOTOS: JÖRGEN BRUHN

Im Herbst 2024 beschlossen die Mitglieder des Husumer Segler-Vereins, auch 2025 die traditionelle Heverregatta am 14. Juni durchzuführen. Die Beharrlichkeit, trotz geringer Beteiligung in den letzten Jahren, den Mut nicht sinken zu lassen, zahlte sich aus. 21 Segler meldeten ihre Boote für die traditionsreiche Wettfahrt an. Damit haben wir ein Niveau wie in vergangenen Zeiten erreicht. Roger Priegnitz aus Meldorf hatte die längste Anreise, die er mit seinem gepflegten 85 Jahre alten Jollenkreuzer „Erdbeerparadies“ auf eigenem Kiel absolvierte. Auf der Kapitänsbesprechung bildete Regattaleiter Jörg Hansen fünf Gruppen, die auf zwei unterschiedlich lange Bahnen geschickt wurden. Nach einem ausgiebigen Frühstück, dass vom Orga-Team um Katja Ebel serviert wurde, fiel der Startschuss zur Wettfahrt bereits um 07:15 Uhr in der Husumer Bucht.



Kurz vorm Start



„Red Pull“ bewährt sich einmal mehr als Sicherungsboot



Noch ist das Feld dicht zusammen.

Sven Rexa leitete die Wettfahrt vom Start- und Zielschiff; Vereinsmitglied Lars Friedrichsen legte sich hierfür mit seinem Kutter „Nantiane“ auf Position. Bei idealem Segelwetter mit etwas böigem Südostwind um vier Beaufort gaben die Regattateilnehmer ihr Bestes. Nach gut drei Stunden hatten alle Boote die Zielinie passiert. Am Hafen wartete bereits eine Kaffeetafel auf Segler und Gäste. Abends fand in der geschmückten Bootshalle die Preisverteilung statt. Der Vorsitzende Heiko Cunze bedankte sich bei den vielen freiwilligen Helfern. Anschließend freuten sich Gäste und Regattasegler über Fotos und Videos der Wettfahrt und aus vergangenen Tagen. Ein Grillabend mit dem beliebten „Schuppenfest“ rundete den Abend ab. 2026 lädt der Husumer Segler-Verein wieder zur Heverregatta. Das Regattavideo ist auf der Homepage aufrufbar.



Fühlt sich auch zwischen modernen Booten wie „Mucki“ (rechts) und „Njörd“ wohl: Der gaffelgetakelte zwanziger Jollenkreuzer „Erdbeerparadies“.

FOLGENDE PREISE WURDEN VERGEBEN:

Gruppe 1:

- | | |
|---|---|
| 1. Preis: „Moorsteert“
Gerd-Walter Siefert
Nordstrander Wassersportverein | 2. Preis: „Esparanza“
Christian Cramer
Nordstrander Wassersportverein |
|---|---|

Gruppe 2:

- | | |
|--|---|
| 1. Preis: „Thalassa“
Lars Südbrock
Wyker Yachtclub | 2. Preis: „Esmeralda“
Jörg Hansen
Husumer Segler-Verein |
|--|---|

Gruppe 3:

- | | |
|--|--|
| 1. Preis: „Erdbeerparadies“
Roger Priegnitz
Meldorfer Seglerverein | 2. Preis: „Lynx“
Till Müller
Wyker Yachtclub |
|--|--|

Gruppe 4:

- | | |
|---|---|
| 1. Preis: „Mucki“
Bernd Rief
Nordstrander Wassersportverein | 2. Preis: „Njörd“
Ole Raddatz
Husumer Segler-Verein |
|---|---|

Gruppe 5:

- | | |
|--|---|
| 1. Preis: „Rümdriewer“
Bernhard Bohn
Wyker Yachtclub | 2. Preis: „Noraja“
Sönke Asmussen
Wyker Yachtclub |
|--|---|

Startpreis:

„Carolin“, Danny Colpien
Nordstrander Wassersportverein.

Schnellstes Boot nach gese- gelter Zeit:

„Moorsteert“, Gerd-Walter Siefert
Nordstrander Wassersportverein



Platt vorm Laken auf dem Weg zur Wendemarke.

* * *

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:



#TeamSeenotretter



Spendenfinanziert

ZWEITE TRAININGSREGATTA IM HERBST

Moderslochregatta 2.0

TEXT UND FOTOS: JÖRGEN BRUHN

Im Herbst 2024 fand die erste Übungsregatta an einem Sonnabendnachmittag im Modersloch statt. Alle hatten so viel Spaß daran, dass gleich eine Wiederholung für 2025 geplant wurde. Wir alle wissen um die Gefahr einer Wiederholung: Oft wird ein „Remake“ zu einem enttäuschenden Abklatsch, und das war's dann für die Zukunft. Nicht so bei der Modersloch - Übungswettfahrt. Katja Heubel und Phillip Gienapp hatten alles geplant und vorbereitet. Markus Kramer stellte wieder das Startschiff zur Verfügung, auf dem Heiko Cunze diesmal mitwirkte. Dass man aus den Fehlern der 24er Wettfahrt gelernt hatte, zeigten die Neuanschaffungen: Es gab Funkgeräte in ausreichender Zahl und Wendemarken mit Fähnchen, die besser sichtbar sind, als große Fender. Außerdem war unser Coachboot „Red Pull“ als Sicherungsboot mit von der Partie. Im Vorwege hatten gute Geister auch schon das abendliche Grillen vorbereitet.



Auf dem Weg zum Start „Pikku Myy“, „Allora“ und „Fliege“ geschleppt vom Startboot „Tortuga“

Also ging es sonnabends mit mehreren Schleppverbänden auf die Husumer Bucht. Das Wetter war hervorragend, heiter und genügend Wind zum Segeln. Zur Teilnahme gemeldet waren fünf Husumer Boote. Zur großen Freude hatten unsere Freunde vom Nordstrander Wassersportverein in Süderhafen die Einladung angenommen und erschienen mit drei Booten und einem begleitenden Jollenkreuzer. Dass eine der beiden Teeny-Jollen wegen technischer Probleme nicht mitsegeln konnte, tat dem schönen Segelerlebnis keinen Abbruch.



Ein Teeny vom NWV vor dem Startboot



Piraten: „Fliege“ verfolgt „Snorkfräulein“



„Forelle“ und „Sprint“ vom NWV



Sah man meist von hinten: „Pikku Myy“



Zugvogel „Tetsche Wind“



Die siegreiche „Allora“



Ziemlich cool: „Sprint“ vom NWV

Gesegelt wurde in drei Durchgängen nach Yardstick, und das wirklich sportlich und in allen Altersklassen. Sieger waren Jörg und Jörg mit dem HSrV-Zugvogel „Allora“ vor „Snorkfräulein“, einem Holzpiraten, den Phillip und Gregor segelten. Als Dritte ging die „Sprint“, ein 420er, mit Tewe und Lion vom NWV über die rechnerische Ziellinie. Es folgten „Forelle“, der Nordstrander Teeny, mit Hinrich und Holger, fünfter wurden Christian, Heinrich und August auf dem Husumer Zugvogel „Tetsche Wind“, gefolgt von „Pikku Myy“, der Topper Spice, die Pekka und Juha vom HSrV segelten. Danach kamen Sabrina und Steffen mit „Fliege“ vom HSrV, die die dritte Runde wegen technischer Probleme nicht mehr segeln konnten.



Moderslochregatta 2025



NWV-Jugendwart Holger Jacobs nimmt stellvertretend den dritten Preis von Regattaleiterin Katja Heubel entgegen.

Abends gab es dann ein gemeinsames Grillen im Clubhaus. Regattaleiterin Katja verteilte die Preise wieder in gewohnt launiger Art und alle hatten noch viel Spass. Wir riskieren also im Herbst 2026 eine Wiederholung.

Seid dabei!



NICHTS IST BESTÄNDIGER ALS DER WANDEL.

Veränderungen im Bootsbestand des HSrV.

VON JÖRGEN BRUHN.

Auch 2025 änderte sich eine Menge im Bootsbestand des HSrV.

Dominik Flick hat sich beruflich verändert und seine „Freja“ mitgenommen. Sie liegt jetzt im Ijsselmeer. Bei Gemeinschaftsarbeiten müssen wir jetzt noch vorsichtiger sein; Dominiks oft praktizierte schnelle Diagnose und oft auch medizinische Hilfe fehlt. Nicht nur aus diesem Grund hoffen wir, dass er irgendwann die „Freja“ wieder in Husum anbindet.

Jesko Oestergaard trennte sich von seiner TAKE 5, die einen neuen Heimathafen bekam. Michael Karde nahm die Gelegenheit wahr, sich ein größeres Boot anzuschaffen und das kleinere Boot zu veräußern. Der Name DANIA zielt jetzt seine Neuerwerbung, ein knapp 10 Meter langes Motorboot.

Murad Mumdöken war das ständige Theater mit der Straßen- und Eisenbahnbrücke leid. Seine „Squilla“ verholte er deshalb aus dem Binnenhafen zu uns in die Box. Es handelt sich um einen ständigen Motorsegler vom Typ Finnklipper 35. Auch Malte Mumdöken wechselte aus dem Binnenhafen mit seinem Hobbykutter „Trident“, einer stabilen Orkney 590, an unseren Steg.

Sabrina Dolch durften wir ebenfalls als neues Mitglied begrüßen. Mit ihrer „Südfall“, einer Seamaster 925, wird sie im nächsten Jahr das Wattenmeer erkunden; das Modersloch hat sie ja schon gemeinsam mit Ehegatte Steffen erkundet.

Grzegorz Haydukiewicz schaffte sich seine „Idefix“ an. Die Unna 20 ist als Schwenkkieler im Wattenmeer gut zu gebrauchen und Grzegorz hat schon viele Tagestouren (und eine unfreiwillige Nachttour) mit ihr unternommen.

Auch Ulf Haase kam mit seinem Boot in unseren Verein. Seine „Kiek an“ ist ein gut motorisiertes Motorboot vom Typ Fram 690, das den Sommer meist auf Hooge verbringt.

Last but not least vergrößerte die Reederei Heubel & Gienapp ihren Bootsbestand um eine weitere Einheit. Die „Rikka“ ist ein Waarschip 1010, das mit seinem leichten Sperrholzrumpf und nur 2,50m Breite trailerbar ist. Dem Vernehmen nach sollen die Aktivitäten der Reederei damit auch auf den Ostseeraum ausgedehnt werden.

* * *

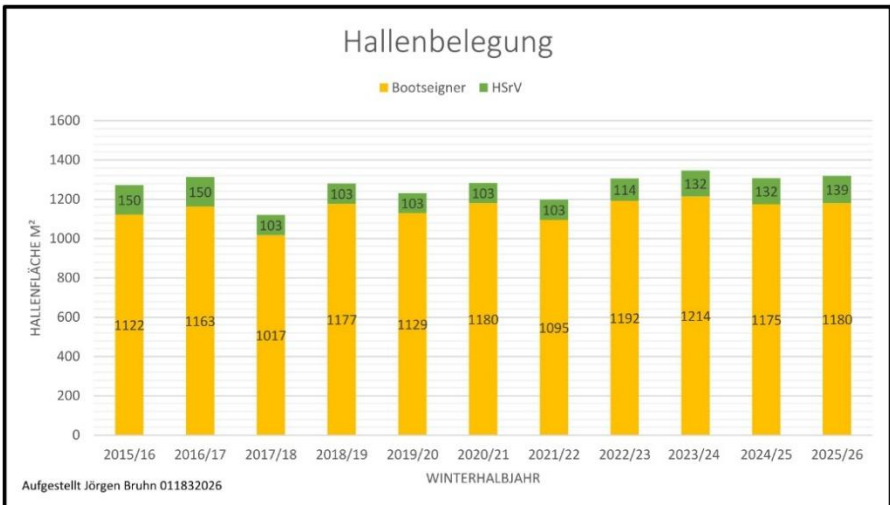
VOLLE HALLE, BRÜCKEN ENTLASTET.

Liegeplatzstatistik V.10

VON JÖRGEN BRUHN

Vor Euch liegt die zehnte Liegeplatzstatistik. Da ist es mal wieder an der Zeit, Schlüsse zu ziehen.

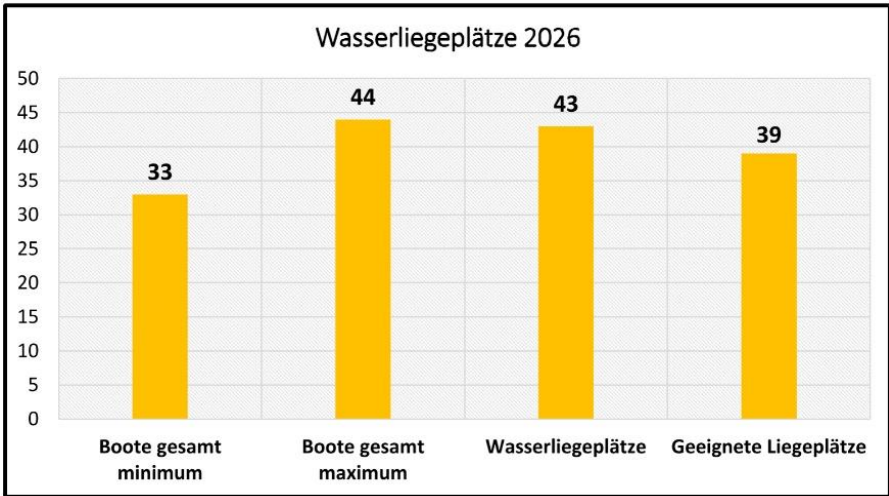
HIER DIE STATISTIK DER HALLENBELEGUNG:



Die Grafik zeigt, dass unsere Hallen etwa wie im letzten Jahr belegt sind. Hinzu kommen zwei Außenlieger an Land und zwei im Wasser. Wir müssen allerdings im Hinterkopf behalten, dass derzeit in den Hallen mindestens Boote mit einer Gesamtfläche von 132 m² zum Verkauf stehen; realistisch betrachtet werden mittelfristig noch weitere 50 m² hinzukommen.

Das sollte aber kein Grund zur Besorgnis sein; dem Verein geht es, dank Sparsamkeit und sehr viel Eigenleistung, finanziell gut. Und gerade das letzte Jahr hat gezeigt, dass Lücken manchmal gefüllt werden, bevor sie eigentlich entstanden sind.

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



Da Boote, die zum Verkauf stehen, gern in der Halle bleiben, haben wir an unseren Brücken eine gewisse Entlastung; durch den größeren Tiefgang der neu hinzugekommenen Boote trägt dieses Bild jedoch. Die Zahl der Boxen für tiefgehende Boote ist nun mal begrenzt, trotzdem haben wir wohl 2026 mehr Platz an den Stegen. Mindestens ein Gastlieger hat sich schon für die ganze Saison angemeldet; wir müssen uns also auch hier keine Sorgen machen.

* * *

Schulz
Tischlerei GmbH

Wir sind die Profis für Ihren Auftrag:

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


Husum · Tel. 0 48 41 / 930 37 · info@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

Mit meiner Friendship 22 nach Helgoland

TEXT UND FOTOS VON VOLKER ZACCHI, SEGELYACHT „PONCHA“

Auch im Sommer 2025 habe ich es wenigstens einmal geschafft, mit meinem kleinen Boot von Wyk nach Helgoland und zurück mit Zwischenstopp auf Hörnum zu segeln.

Oft werde ich gefragt, ob so ein kleines Boot wie meine Friendship 22 überhaupt geeignet (und sicher genug) sei, für so einen Hochseetörn?

Um die Frage zu beantworten, hole ich gerne mal etwas weiter aus und antworte mit „Einerseits...“ und einem „Andererseits....“.



Helgoland vom Rütergatt aus in Sicht.

FANGEN WIR MAL MIT DEM „EINERSEITS“ AN:

Ja, heute gehören 22-Fuß-Schiffe definitiv zu den kleinen Segelbooten und fallen eher in die Kategorie „Daysailer“. Die im Helgoländer Südhafen vorgesehene Einteilung am Anlegesteg beginnt mit der Bootslänge von 8 m für die kleinsten Boote (8 m entsprechen ungefähr 26 Fuß). Dieser Umstand zeigt schon, dass 22 Fuß-Schiffe dort irgendwie gar nicht richtig vorgesehen sind.



Auf Helgoland: Vorn „Poncha“, im Hintergrund der „Rummelpott“ von Familie Kliem.

Und ja, es gibt einige Merkmale, bei denen Boote mit ein bisschen mehr Länge (besonders in der Wasserlinie) kleineren Schiffen einfach auch, aber nicht nur, durch die Gesetze der Physik überlegen sind:

Als Wichtigstes dazu fällt mir zuerst die Rumpfgeschwindigkeit ein, die bei „Verdrängern“ (Bootsrümpfen, die nicht fürs Gleiten konstruiert sind) simpel und einfach gesagt sowas wie die Maximalgeschwindigkeit ist.



Seenotrettungskreuzer „Hermann Marwede“

Die Formel für die Rumpfgeschwindigkeit lautet: $v_{\max} = 1,34 \times \sqrt{L_{wl}}$

Lwl steht für **L**änge der **W**asser**l**inie.

Lwl des Bootes in Fuß (ft).	Entspricht Lwl in Metern (m)	Ergibt grob angenä- hert eine Rumpfge- schwindigkeit (vMax) in Knoten (kn)
20	6,1	6,0
22	6,7	6,3
24	7,3	6,6
26	7,9	6,8
28	8,5	7,1
30	9,1	7,3
32	9,8	7,6

Damit steht unausweichlich fest, dass ich mit meinem 22-Fuß-Boot auch bei optimalen Verhältnissen langsamer unterwegs bin als größere (längere) Boote bei sonst gleichen Bedingungen.

Ein weiteres Merkmal, bei dem ich mit meinem Boot größeren Booten „unterlegen“ bin, ist sicher der Außenbordmotor. Im Vergleich zu einer Einbaumaschine ist er weniger gut geeignet, um schnell mal eben ein kurzes Stück „gegenan zu dampfen“, um ein bisschen Luv zu machen oder um schnell durch eine enge Fahrwasserstelle zu kommen.



Sonnenuntergang auf Helgoland.

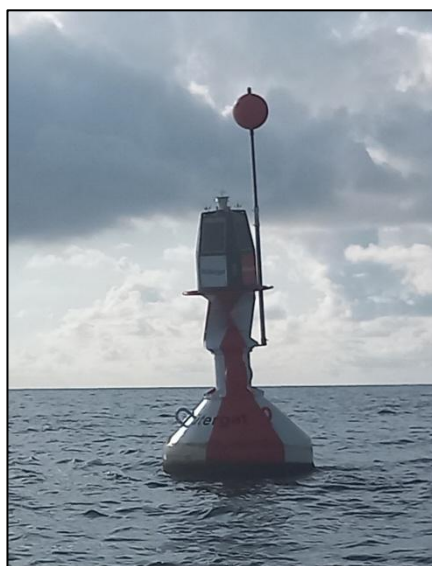
UND NUN ZU MEINEM „ANDERERSEITS“:

Nur die bloße Größe eines Bootes alleine, garantiert nicht automatisch eine erdenklich größtmögliche Sicherheit. Meine persönliche Sichtweise, wie groß ein Boot sein muss, oder wie klein es nicht sein darf, um bestimmte Unternehmungen damit zu realisieren, tendiert mehr dazu, das Boot zusammen mit der Besatzung und allen anderen Einflussgrößen als ein ganzes, in sich zusammenhängendes System zu betrachten, zu dem mindestens folgende Systemkomponenten gezählt werden könnten:

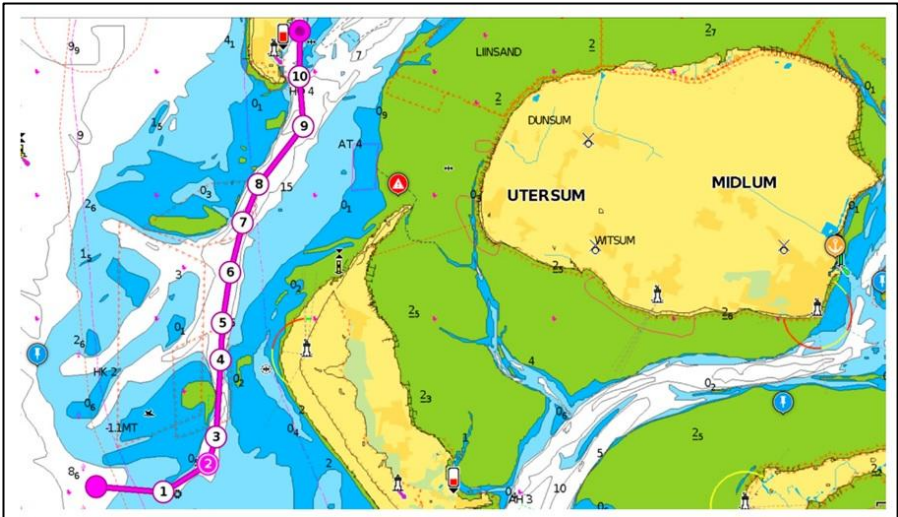
1. Das Boot selbst.
2. Die Crew mit ihrer aktuellen körperlichen und mentalen Fitness, ihrem Ausbildungs- und Erfahrungsstand.
3. Die nautische Ausrüstung wie Seekarten und Navigationsplotter usw.
4. Rettungsmittel wie Schwimmwesten, Pyrotechnik usw.
5. Der Wartungszustand des Bootes.
6. Die Reisevorbereitungen.
7. Die Revierkenntnisse.
8. Die Sicherheitsvorkehrungen.
9. Die Segelerfahrungen von der Crew miteinander auf dem Boot.
10. UKW-Sprechfunk
11. Und vieles mehr

Und wenn ein solches System in sich stimmig ist, dann kann eine erfahrene, eingespielte Crew auch auf kleineren Booten viele schöne, weite, ausgedehnte Reisen machen, das ist jedenfalls meine ganz persönliche Meinung.

Über Pfingsten 2025 bin ich zusammen mit einem guten Freund auf dessen 32 Fuß Schiff von Cuxhaven nach Helgoland gesegelt. Aus Cuxhaven liefen wir zusammen mit einer kleinen Waarschip 570 mit Ziel Helgoland aus. Natürlich waren wir ein bisschen schneller am Felsen, aber dieses wirklich kleine Segelboot legte ein bisschen später problemlos und souverän beim Wassersportclub Helgoland e.V. an. Wir hatten den Eindruck, dass bei diesem kleinen Waarschip 570 die oben aufgezählten Systemkomponenten stimmig gut durchdacht im Einklang waren.



Ansteuerungstonne „Rütergat



Die Rückreise von Helgoland nach Hörnum.

Für meine Törns, auch, aber nicht nur nach Helgoland, habe ich nach wie vor eine gute Portion Respekt vor der offenen Nordsee und noch viel mehr vor der Passage des jeweiligen Seegattes auf der Heimreise von Helgoland zurück ins Wattenmeer, und ich hoffe, damit auch noch zukünftig einige Male schöne Törns über die Nordsee und wieder heil zurück erleben zu dürfen.

* * *



Bootszubehör

Niro-Schrauben

GFK-Reparaturen

Flachdach- und
Balkonbeschichtung

Husumer Kunststofftechnik
Frank Stöhrmann e.K.

Liebigstraße 11-13
25813 Husum

☎ 04841 / 73550

✉ stoehrmann-husum@t-online.de

Mein erstes Boot

VON JÖRG HANSEN

Wenn man alt wird und die Kinder aus dem Haus sind, geht der Blick oft zurück in die Vergangenheit. Nachdem ich im Opti und dem Jugendkutter erste Erfahrungen gesammelt hatte, wollte ich ein Boot erwerben, mit dem ich das Nordfriesische Wattenmeer erkunden könnte.

Die Wahl fiel auf einen 15er Jollenkreuzer aus den 30er Jahren von der Feltz-Werft aus Hamburg. Das Boot war ein Knickspanter und in Mahagoni auf Eiche karweel beplankt und also wirklich schön.

Der Voreigentümer war der Langenhorner Hellmut Kühn. Das Boot lag an Land und war in dem Sommer, in dem ich das Boot erwarb, sehr ausgetrocknet und damit nicht wirklich dicht; dazu später mehr.

Zunächst musste die Finanzierung klappen. Mit den Rücklagen aus dem Verkauf meines Optis, dem Konfirmationsgeld und einer kleinen Unterstützung meiner Eltern bekam ich es hin und war mit 15 Jahren ein junger Schiffseigner. Für den Unterhalt nahm ich einen Job als Zeitungsaussträger an - ausgerechnet eine Wochenendarbeit - und das, obwohl sonnabends auch noch Schulpflicht bestand. Aber Zeit zum Segeln hatte ich damals nachmittags und auch in den langen Schulferien. Der Kauf war also beschlossen und die Überführung sollte auf dem Seeweg erfolgen; einen Trailer hatte ich ohnehin nicht. Hellmut hatte Draht zur Landwirtschaft und fuhr das Boot mit einem normalen Anhänger und Trecker nach Schlüttsiel, dem nächsten Hafen. An der Kaje hob er das Boot - zunächst den Bug und dann das Heck - mit dem Frontlader vom Anhänger auf ein Bund Stroh, das er vorher dort verteilt hatte. Nach seiner Erfahrung sollte das nächste Hochwasser über die Kaje hinweggehen und dem Boot soviel Auftrieb verleihen, daß wir es über die Kante in den Hafen schieben könnten. Hellmut fuhr daraufhin mit dem Schlepper und Anhänger zurück nach Langenhorn. Als wir dann auf das Hochwasser warteten kam ich mir ein bisschen wie Noah vor, zumal die alten Kapitäne an der Kante prophezeiten, daß das Wasser nicht über die Kante steigen würde.

Hellmut behielt recht und wir konnten das Boot ins tiefere Wasser schieben. Wir mussten dann erstmal kräftig pützen, denn das Boot nahm ordentlich Wasser. Trotzdem haben wir es dann in der Nacht bei ruhigem Wetter auf flachem Wasser vor Anker gelegt.

Gemeinsam mit meinem Vater und meinem Freund Rino aus dem Segler-Verein segelten wir am nächsten morgen los. Rino hatte damals eine wunderschöne

Elb-H-Jolle im Verein, ebenfalls ein Vollholzboot. Für Ihn war mein Boot ein „Dickschiff“. Dabei segelte der Fünfzehner wie eine Jolle und so konnte man sogar eine Hafeneinfahrt aufkreuzen. Außerdem gab er mir die Möglichkeit zu Urlaubsfahrten mit Übernachtungen in der Kajüte. Ein Jollenkreuzer ist zudem gutmütiger als eine Jolle, obgleich er verblüffend wenig Tiefgang hat. Eine Durchfahrt von Dwar sloch bei ablaufendem Wasser bei halber Tide ist möglich und Pellworm dann immer noch erreichbar. Auch trockenfallen macht mit so einem Boot Spaß, weil es nicht krängt, wenn es aufliegt.

Bei der Überführung hatten wir ideales Jollenkreuzer-Wetter: Windstärke 3 mit Sonnenschein. Wir machten tolle Fahrt und mussten kaum navigieren, denn man benötigt nur minimale Wassertiefen, es sei denn, man braucht das Schwert zum Kreuzen. Ein Wermutstropfen war, dass wir die ganze Tour über mit einem Eimer das eindringende Wasser auslenzen mussten. Dabei haben wir uns fair abgewechselt. Natürlich machte mir das Sorgen, aber Hellmut sagte, das Lecken hört schnell auf. Nach 3 Tagen war das Holz aufgequollen und das Boot war dicht.



Schwester Bente hilft bei der Winterüberholung im heimischen Garten in Rödemis.

VIER DINGE AN DEM BOOT HABE ICH NOCH GUT IM GEDÄCHTNIS:

1. Die Planken habe ich immer mit Scherben aus den Glasabfällen der Firma Henkens abgezogen.
2. Den Geruch vom Bootsinneren nach altem Holz und Leinölfirnis habe ich noch in der Nase
3. Mit dem Austragen der Zeitungen sparte ich mir ein neues Großsegel zusammen, auf das ich damals sehr stolz war
4. Und auch damals war Annemarie schon Wirtin im Friesenpesel auf Hooge.



Jörg am Ruder mit Mutter Gertrud und Schwester Bente auf Tour mit seiner „Christa“

Wie ich recherchierte, erwarb Hellmut Kühn den Fünfehner von Jens Arnold

Petersen, der ihn wiederum auf Nordstrand von Jörn Michelsen gekauft hatte. Damals hieß das Boot „Claudia“. Jens Arnold taufte es dann auf den Namen seiner Frau „Christa“. Das Boot verkaufte ich dann nach Langballigau an einen Herrn Jugler, der mir seine Marina, ein 7-m-GFK- Boot offerierte. Das lag dann auch ab 1992 im HSrV.

Ich kann mich an viele tolle Segeltouren mit Familie oder Klassenkameraden erinnern. Etwas besonderes war die Teilnahme an der „Projektwoche Segeln“ von der TSS mit meinem Lateinlehrer Andreas Paulsen.

Damals war ich ein sehr stolzer junger Eigner, der mit viel Elan so ein Holzboot gepflegt hat und es dann zu Fuß von Rödemis zum Hafen geschoben hatte, wenn es dann im Frühjahr wieder zu Wasser gehen sollte.



*Die „Christa“ unter Vollzeug zu Jens Arnold Petersens Zeiten, der am Ruder sitzt.
Vorschoter ist Dirk (Petz) Clausen.
(Foto: Jens Arnold Petersen, Repro: J.Bruhn)*

Manchmal bin ich an meine Grenzen gestoßen und im nachhinein denke ich, schlauer wäre es gewesen, bei erfahrenen Seglern mitzusegeln, bevor ich mir so ein eigenes Schiff zulegte. Dann hätte ich vieles schneller gelernt, was ich so aus meinen eigenen Fehlern lernen musste. Wenn man aber ohne einen Mentor anfängt, ist so ein Jollenkreuzer ein gutes Boot für den Anfang. Allerdings kann ich auch gut verstehen, dass man sich schwer davon trennen kann. Beispiele dafür sehe ich bei unserem Jugendwart Philipp mit seinem Dreißiger oder bei dem Zwanziger von Roger Priegnitz, der auf der Hever-Regatta 2025 mal wieder bewiesen hat, wie schnell sein altes, aber neuwertiges „Erdbeerparadies“ ist.



Für so einen Jollenkreuzer benötigt man nicht unbedingt einen Liegeplatz. Ein Platz am Strand reicht manchmal auch, wie hier in Wittdün.

GEMEINSCHAFTSARBEITEN 2025 (FOTOS: JÖRGEN BRUHN)



Teamwork: Anke Breum, Sven Rexa, Fred Lorenzen und Udo Tantow dirigieren die Brücke. Im Hintergrund warten Jann-Erich Mextorf und Peter Kruse auf ihren Einsatz.



„Last - minute - repair“: Pekka Gienapp, Michael Storm und Grzegorz Haydukiewicz



Anke Hobbie, Volker Kühn, Berndt Lippert und Heinz Bruhn (v.l.n.r.) haken die Brücken an die Traverse, damit Helmut Adam sie mit dem Trecker zum Takelmast fahren kann

Wiederholungstaten

JOSEF RIEDL, LUCY UND ANDREAS BÄR BERICHTEN

Vorbemerkung:

Liebe Leserin und lieber Leser der Tröte des HSrVs, welche Redewendungen fallen mir ein, wenn es um „Wiederholungstaten“ geht?

„Man sieht sich immer zweimal!“

„Der Täter kehrt an seinen Tatort zurück“

„Er (oder sie) kann es nicht lassen“

„Bewährtes soll man nicht tauschen!“

Diese Redewendung fallen mir ein, wenn ich an den Husumer Segler-Verein, die Insel Pellworm und grundsätzlich an das nordfriesische Wattenmeer denke. Wie komme ich auf solche Gedanken?

Als ich letzten August 2025 wieder das Gästebuch des HSrV (ein Vokalbelheft mit langer Tradition) in die Hand bekam, um unsere „Aldebaran“ – eine Rethana 25 – dort einzutragen, da entdeckte ich auch meine früheren Gästeeintragen, beginnend im Jahr 2010, damals noch mit meinem „Jungennamen“ Lößlein und dem Vorgängerboot „Kalypso“ – eine Neptun 22.

Damals segelte ich zum ersten Mal in diesen Gewässern und war für den gesamten September als Urlaubsseelsorger im Pellwormer Momme – Nissen – Haus (die damaligen Hauseltern haben wir heuer wieder besucht). einquartiert. Vier Wochen Herbstsegeln zwischen Husum, Pellworm, Hooge, Amrum und Föhr vollzog ich 2010 in mehrfacher Hinsicht als Single. Doch die Menschen an der Küste schenkten mir damals schon ihr Herz, was ich als Gast bis heute dankbar zu schätzen weiß. Neben die vielen – Gott sei Gank! – noch unter uns lebenden möchte ich an dieser Stelle den leider schon verstorbenen Herrn Hirschbeck nennen, der mir als nordseetechnischem Grünschnabel im Bereich Logistik eine unendliche Hilfe gewesen war!

Seitdem hat mich diese Landschaft und ihre Menschen nicht mehr losgelassen. Hochzeit auf dem Pellwormer Leuchtturm, Segeln mit Frau und Kleinkind 2013 und nun 2025 mit unserer inzwischen jugendlichen Tochter Lucy und Josef, einem Kollegen aus der Gefängnisseelsorge, der mir über die Jahre zu einem Bruder wurde und dem ich blind vertrauen kann. Josef Riedl (aus Graz) hat dieses Jahr zum ersten Mal auf unserem kleinen Segelboot diese Landschaft erlebt und ich habe den schweren Verdacht, dass auch er für diese Gegend und seine Leute Feuer und Flamme geworden ist. Mit seinen Eindrücken und seinen Gedanken geht es jetzt endlich zur Sache. Viel Freude beim Lesen und Ihnen allen alles Gute nicht nur für 2026!

Für unsere Crew und mit herzlichen Grüßen,
Andreas Bär



*Lucy und Andreas Bär am
Husumer Rathaus.*



*Der Dritte im Bunde: Josef Riedl im
Dwarssloch vor Südfall*

ES FOLGT

Josef Riedls Bericht

(URSPRÜNGLICH ENTSTAND DER ARTIKEL FÜR DIE VEREINSZEIT-
SCHRIFT „MARLSPIEKER“ DES
SEGEL- UND YACHTSPORTCLUB STEIERMARK (SYCS):



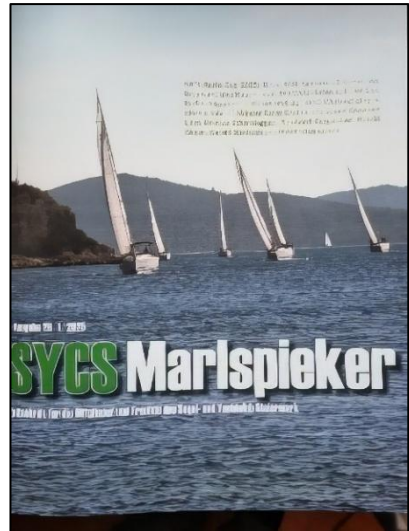
Autor Josef Riedl auf der „Aldebaran“

fen wir die letzte knapp eine Seemeile in das große Fahrwasser nicht mehr! Die Flut hat eingesetzt, bevor wir die Norderhever erreicht haben. Und der Flutstrom nimmt zu!

Entweder bis zum Kippen der Tide am Rand des Fahrwassers ankern und dann in einer Nachtfahrt weiter nach Tammsiel oder den „Notausgang“ nehmen: das Dwarsloch. Ein mit Pricken gekennzeichnete Wasserweg, schmal und wortwörtlich querab (dwars). Mühsam

Moin Moin!

Es ist späterer Nachmittag. Wir kreuzen schön fleißig auf. Und Freund und Skipper Andreas versteht sein Geschäft. Und er kennt sein Boot. Das Fahrwasser ist ein paar hundert Meter breit und es geht „Schlag auf Schlag“. (Ich glaube aber nicht, dass diese Redewendung vom Segeln kommt.) Trotz aller Segelkunst müssen wir - zuerst am Bildschirm, dann in der Natur - erkennen, dass wir schon zurückgetrieben werden. So schaf-



Die Titelseite des „Marlspieker“

suchen wir den Anfang des Prickenweges, immer bedacht, den Untiefenzeichen der Hallig Südfall nicht zu nahe zu kommen. Trübes Wetter und unruhige See erschweren die Suche, aber es gelingt die Einfahrt zu finden und uns segelnd von einer Pricke zur nächsten weiter zu bewegen. Ein wenig halten wir den Atem an und versuchen, uns leicht zu machen, um nicht aufzulaufen. Wir atmen tief durch, als wir uns den Fahrwassertonnen der Fähre von Nordstrand zur Insel Pellworm nähern. Das Dwarsloch wird am Ende des Törns aber noch ein Abenteuer für uns bereithalten!



Die Fähre kommt auf.

Jetzt noch ein wenig aufkreuzen und die Einfahrt zum Hafen von Tammensiel erreichen. Von da noch etwa eine Seemeile das Segel nutzend um dann mit Motor die letzten Meter zu absolvieren und im Vereinshafen an Dalben festzumachen. Wir sind auf Pellworm angelandet!

Wir, das sind: Andreas, Skipper und Bootseigentümer, seine Tochter Lucy im Teenageralter und ich. Das Boot ist eine Rethana 25. Von Andreas zum Teil selber ausgebaut. Ausgebaut hat er auch den ursprünglichen Innenborder, einen 10 PS Diesel, als dieser kaputt war. Ersetzt hat er den Diesel durch einen 5 PS starken Elektromotor. Das ist auch der Grund dafür, dass man mit diesem Boot nicht gegen Wind und Strom anmotoren kann, sondern seine Ziele fast zur Gänze segelnd erreichen muß. Die Rethana 25 ist ein Kielschwerter, also besonders geeignet, um in den Gewässern des Wattenmeeres unterwegs zu sein.

Vorgestern noch haben wir die Aldebaran bei Bamberg aus dem Main geholt und auf den Trailer verladen. Nach einer Nachtfahrt von etwa 700km nach Husum sind wir gestern vormittags an der Nordsee angekommen und wurden am Nachmittag gekrant. Vorher haben wir noch 1kg Krabben gekauft und auf einer Bank am Wasser selber gepult. Wir haben uns in den Hafen des Husumer Segelvereins verholt, noch vor Einbruch der Dunkelheit den Mast gestellt (Jütbaum!) und das Rigg aufgebaut. Heute Vormittag haben wir eine zweite Stadtrunde in Husum unternommen und dabei Lebensmittel eingekauft. Leider haben wir zu lang geträdelt, was uns in die oben beschriebene Situation brachte.

Nun sind wir also auf Pellworm. Das ist die erste Station unseres Törns in den beiden ersten Augustwochen dieses Jahres. Wir werden auf diesem Törn noch Wyk, Hörnum und Havneby besuchen. Auf dem Rückweg, in umgekehrter Reihenfolge, werden wir auch noch die Hallig Hooge anlaufen. Von den etwa 16 Tagen des Törns werden wir volle 11 Tage segelnd unterwegs sein. Dreieinhalb Tage werden wir auf den Inseln verbringen zum Besichtigen und Wandern. Den Rest verbrauchen wir zum Auf- und Abriggen.

Es ist für mich als Segler tatsächlich eine neue Erfahrung, dass neben den Seekarten der Gezeitenkalender die zweitwichtigste Navigationsunterlage ist. Und kein einziger Kurs konnte einfach auf Sicht angelegt werden: Wind, Strömung und Fahrwasser bestimmen den Kurs und auch die Zeit, wann abgelegt werden sollte. So haben wir uns zum Teil um 4 Uhr vom Wecker aus dem Schlaf holen lassen damit wir um 4.30 Uhr ablegen können. Da ist noch stockdunkle Nacht, auch wenn die helle Tageslänge im Norden im Sommer eindeutig länger ist als bei uns in Graz. Ich lerne noch andere Fahrwasser kennen. So etwa die Süder- und die Norderaue. Wir versuchen vorauszuberechnen, wann gestartet werden muß, um am Kippunkt der Flut am „Scheitel“ eines Fahrwassers zu sein. Also: von der Flut mitgeschoben zu werden um dann von der Ebbe nach draußen gezogen zu werden. Manchmal hilft der Wind ganz gut mit. Meist aber verlangt der Wind, auch auf Grund der mäandernden Fahrwasser, viel seglerisches

Können ab. Und dabei immer wieder die Suche nach der nächsten Fahrwassertonne oder der nächsten Pricke.

Das etwa 16 Grad Celsius warme/kalte Meerwasser lässt auch wegen des vielen aufgewirbelten Sediments keine Badesehnsucht aufkommen. Aber die Aufmerksamkeit ist sowieso auf die Seglerei gerichtet.



Der Hörnum Leuchtturm bei bestem Wetter.

Manche der aufgesuchten Häfen fallen bei Ebbe trocken. Dann sitzt das Boot auf dem Kiel manchmal vielleicht leicht gegen eine Dalbe gelehnt und der Schlamm gibt auch der Nase einen kräftigen Kitzel. Das gehört zur Törn- oder besser: Tagesplanung dazu. Dass ich nämlich da nur bei Flut auslaufen oder einlaufen kann. Das kann manchmal schon spannend werden.

Begeistert habe ich nicht nur die Segelerlebnisse aufgesogen sondern auch die Landschaft und alles, was dazu gehört. Etwa die Schafherden auf den Deichen oder die vielen blumenreichen Gärten auf Inseln und Hallig. Wenn man Flut und

Ebbe hier erlebt, kann man sich gut vorstellen, dass bei Springflut zusammen mit einem kräftigen und länger dauernden Nordwestwind soviel Wasser in die deutsche Bucht gedrückt wird, dass die 10m gebraucht werden.

Hier vor Ort kann ich jetzt bewusst vertiefen, was ich bisher nur als theoretischen Input wusste: Die große Fläche zwischen den heutigen Inseln bis hin zum Festland, die durch die Gewalt des Wassers bei besonders großen Sturmfluten im ausgehenden Mittelalter und am Beginn der Neuzeit (Die Grote Mandränke 1362 und 1634) abgetrennt wurde. Es fühlt sich schon ein wenig skurril an, wenn ich heute über den Resten ganzer Dörfer auf dem Meeresgrund segle.

Kennengelernt habe ich auch viele freundliche Menschen. So haben uns die ehem. Hausleute der Kapelle „Momme – Nissen – Haus“ auf Pellworm einen halben Tag quer über die Insel chauffiert zu den diversen Sehenswürdigkeiten. Kennengelernt habe ich auch die große Hilfsbereitschaft in den Häfen und die fairen Preise für Liegeplatz und sanitäre Einrichtungen. Für einen meist an der dalmatinischen oder italienischen Küste Segelnden eine angenehme Erfahrung: das Vertrauen Gästen gegenüber und die hilfsbereite Freundlichkeit.

Lustig ist es auch, wenn Einheimische miteinander Plattdeutsch sprechen. Da verstehe ich noch weniger als von meinen Vorarlberger Verwandten. Nett auch, wenn man mich Steirer für einen Bayern hält. Von der Nordsee aus gesehen liegt das halt alles nah beieinander. Ungewohnt häufig begegnete ich dem „Moin, moin!“ zu allen Tageszeiten.



Hörnum Backbord voraus.

Und wie der Törn mit einer Abkürzung durch das Dwarsloch begonnen hatte, so beschlossen wir auch den Törn zu beenden. Rechtzeitig vor 6 Uhr aus Tammensiel auslaufen, die Norderhever überqueren und in das Dwarsloch einfädeln. Das war der Plan. Ist anfangs auch gut gelaufen. Wir fanden den Anfang des Prickenwegs, inzwischen war es hell, folgten bei ruhigem Wasser mit wenig Wind den Pricken - und liefen auf. Auch ein schneller Sprung von Andreas ins Wasser (80 cm Tiefgang des Bootes) und Anschiebversuche (hatten uns im Hafen von Tammensiel eineinhalb Wochen vorher gut geholfen) nützten jetzt nichts mehr. Man konnte beobachten, wie das Wasser Minute für Minute sank. Dabei war nicht nur unsere Lust auf frische Weckerl (Brötchen) schuld. Andreas war nämlich um 5 Uhr früh noch zum Bäcker gegangen, um durch die Hintertür in den Betrieb zu kommen und Brot zu kaufen. Wodurch wir nicht so früh wie geplant ablegen konnten. Schuld war auch, wie wir dann bei abgelauftenem Wasser sehen konnten, dass sich der Priel an dieser Stelle inzwischen weiter weg von den Pricken entfernt eingegraben hatte. Und so ein „Loch“ ist gerade einmal 3 bis 4 Meter breit. Wir überlegen, wie es weitergehen soll. Eigentlich wollten wir an diesem Tag in Husum sein. Das rückt nun in weite Ferne...

Also: Trockenfallen lassen. Bald liegt das Boot auf der Seite. Die Krängung zeigt 30 Grad an. Wir gehen um das Boot herum und graben für später den Anker ein. Sonst turnen wir im Boot herum. Um Kaffee trinken zu können brauchen wir die Rohrzanze. Mit deren Hilfe halte ich die Espressokanne über die Gasflamme. Der Herd ist fix eingebaut hat also auch Krängung von 30°. Der Kaffee hat besonders gut geschmeckt. Auf einmal entdecken wir einen zunächst kleinen Punkt aus Richtung Eiderstedt. Im flachen Pril nähert sich uns ein Zugvogel besetzt mit zwei jungen Männern, die dann bei uns „anlanden“ (wir hatten wirklich den höchsten Punkt des Prickenweges...). Ein freundliches Gespräch entspinnt sich und da die beiden nicht vorher beim Bäcker vorbeigesegelt sind, geben wir ihnen von unseren Vorräten eine Ration mit. Kurz darauf setzt die Flut ein und wo eben noch vier Männer (Lucy hatte es sich in der Pflicht bequem gemacht) zwischen ihren Booten auf dem Watt standen, spülte uns bereits wieder die Nordsee um die Füße. Die Jungs machen sich – zunächst mit ihren wasserdichten Latzhosen zu Fuß, kurz darauf in ihrer Jolle - wieder auf den Weg. Wir warten sicherheitshalber vor Anker, bis wir uns sicher sind, nicht gleich wieder aufzusitzen.

Als das Boot flott wird, beeilen wir uns, ins Fahrwasser südlich der Hallig Südfall zu kommen. Und wie es so beim Segeln gern ist: Hat uns am Beginn des Törns ein Westwind Schwierigkeiten bereitet, kreuzen wir jetzt gegen einen Ost an. Aber noch schiebt uns die Flut Richtung Hafen und die bereits

erwähnten Segelfertigkeiten von Andreas machen es aus: Vor dem Kippen laufen wir in Husum ein. (Nicht ohne vorher noch von einem geschlossenen Sperrwerk vor Husum überrascht zu werden. Wegen Springtide am Vortag war die Hafenzufahrt geschlossen worden. Aber nach einer halben Stunde Wartezeit, als das Wasser im Hafen und die auflaufende Flut selbe Höhe hatten, wurden die Schleusentore geöffnet und wir kommen noch gut bei Tageslicht an. Daran geglaubt hatten wir vor Südfall nicht mehr!



Abendstimmung auf See.

Ich habe schon öfter Dokus über das Wattenmeer oder die ost- und nordfriesischen Inseln gesehen. So gesehen war mir vieles nicht fremd. Aber etwas zu wissen ist nicht das Gleiche wie etwas zu erleben. Skeptisch war ich anfangs dem Wunsch von Andreas und seiner Tochter zu einem Törn in die Nordsee nachgekommen. Aber bereichert durch viele seglerische Herausforderungen und Erlebnisse bin ich sicher: Hier möchte ich bald wieder einmal segeln.

UND HIER NOCH EIN ABGEHÖRTER FUNKSPRUCH:

Tröte für Josef:

Was hat der Skipper aus Graz an der Nordsee Neues erfahren? Bitte um Verzeichnis!

Josef für Tröte:

- Weckerl heißen Brötchen!
- 20 Grad Celsius Lufttemperatur bei wechselnder Bewölkung ist bereits ein schöner Sommertag!
- Hortensien in den Gärten und entlang der Straßen: absolut prachtvoll!
- Moin Moin kann Alles erklären: Von „Guten Tag“, „Hallo“, „Grüß Gott“, „Servus“ bis hin zu einem leichten ungläubigen Augenverdrehen
- Seekarte ohne Gezeitenkalender ist unmöglich
- Regenschauer fast jederzeit im Programm
- Einheimischen schenken dem Regenschauer keine Beachtung (höchstens kurz innehalten, um den Kragen hochzuschlagen)
- im Wasser ab 50cm Tiefe keine Sicht
- Häfen können 2 x am Tag trockenfallen (gewußt schon, aber eben noch nie erlebt)
- Meeres- und Strandvögel live zu sehen
- Halligen sind viel spektakulärer, als in Fernsehberichten zu erkennen
- Segeln eine größere Herausforderung, aber auch mehr Freude
- Plattdeutsch für mich völlig unverständlich (bis auf wenige Satzbrocken)
- hier werden Steirer für einen Bayern gehalten
- die Hilfsbereitschaft in den Häfen und an den Anlegestellen ist groß
- die Fischbrötchen sind teuer schmecken aber „1a“

Tröte für Josef:

Danke und auf bald!

EINDRÜCKE VON ANDREAS UND LUCY:

Was soll in der Tröte über Husum und seine Umgebung stehen, was Sie – liebe Lesende – nicht regelmäßig und viel besser kennen? Dass es mit den Gezeiten so eine Sache ist? Geschenk!

Auch ich weiß, wie man die Gezeitenkalender zu lesen hat (Bezugsort plus bzw. minus Ortsversatz) und mit einem Kielschwerter wie der Aldebaran kommt man auch gut über die Sände, wenn...ja wenn da nicht der leckere Bäcker auf Pellworm gewesen wäre, wo ich „kurz mal“ noch Brötchen kaufe – für meine Crew und meine liebgewonnen Hauseltern i. R. vom Momme – Nissen – Haus. 20 Minuten – das reicht eben, damit es eben nicht mehr reicht!

Und so liegen wir am letzten Tag unserer zwei Wochen auf den trockenen Prickenweg bei Südfall und haben Zwangspause. Mit Rücksicht auf Natur- und Tierwelt bleiben wir schön am Boot. Vor vielen Jahrhunderten wären wir wohl hier wartend vor der Schleuse von Rungholt angestanden...

Überhaupt ist das Trockenfallen ja regelmäßiger Begleiter eines Bootes, auch geplantermaßen, beispielsweise im Hafen der Hallig Hooge, bei Nebel auf Ömerang und im Husumer Hafen liegt das Boot auch stundenweise „schwer stabil!“. Ich muss an den Satz von Ranger aus dem Schuh des Manitu denken:

„Und jeden zweiten Dooch sann mir irgendwo g´fesselt!“



Man hört es förmlich rauschen..

**2010 MIT DER „KALYPSO“ (NEPTUN 22):
HUSUM, AUF DEM WATT, AMRUM..**



**2025 MIT DER „ALDEBARAN“ (RETHANA 25):
HUSUM, BEI SÜDFALL, HOOGE...
(„THE SAME PROCEDURE AS LAST YEAR, MISS SOPHIE?“ 😊)**



DER ZWEIWÖCHIGE TÖRN IN DER ÜBERSICHT:

Husum – Pellworm – Föhr – Sylt (Hörnum) – Römö – Sylt – Hooge – Pellworm – Husum.

Über die Segeltage hat ja bereits Josef berichtet, sodass ich mich auf meine eigenen Eindrücke beschränken kann. Es war schön, wieder bekannte Gesichter treffen zu dürfen, durch Spaziergänge und Gespräche wieder in Erinnerungen einzutauchen und auf der anderen Seite mit Josef und Lucy eine kleine Crew bei sich zu haben, die jetzt bereits gemeinsam Ostsee, Adria und nun auch die Nordsee besuchen konnten. Durch die vielen gemeinsamen Stunden an Bord hat sich bewiesen, dass die Chemie stimmt: Eine Rethana 25 bietet wenig Raum für einen Rückzug und wer es mit den anderen beiden zwei Wochen aushalten kann, weiß, wie wertvoll Vertrauen, Zusammenarbeit, Rücksicht und Humor auf so einer Reise sind. Diese inneren Schätze, wurden von Familien und Hafenmeister in Husum, von Bekannten und Freunden auf Pellworm und durch viele gastfreundliche Hafenmeister über alle Inseln und Halligen bereichert.

Danke Jörgen, für die Vermittlung bei Kranen und viele weitere Tipps! Amüsant fand ich es auch, dass wir während unserer Reise Mitglieder des HSRVs auf Hooge antrafen, wo sich am Tisch vor dem Clubhaus der Hallig viele Gespräche (natürlich allesamt mit großen ernsthaften Inhalten von Philosophie, Literatur, Weltgeschichte (keinesfalls Humor oder Witz oder Lästerliches über persönliche Macken 😊)) entsponnen haben. Wie schon in der Vergangenheit gehörte eine Umrundung der Hallig zu Fuß zum Pflichtprogramm und ich bin jedesmal beeindruckt, wie wenig reicht, um doch zufrieden leben zu können.

Noch ein paar Gedanken zum Wetter: Wir haben in diesen zwei Wochen wirklich eine sehr abwechslungsreiche Palette von Witterungsverhältnissen vorgefunden. Manchmal hatte ich den Eindruck, als locke uns die Nordsee mit wenig Wind bis Flaute aus dem Hafen heraus („keine Angst – ich will doch nur spielen...“), um dann weiter draußen die volle Wucht zu entfalten („hab ich Euch!“). Daher war uns das regelmäßige Planen und stetige Einholen von aktuellen Wetterprognosen sehr wichtig. Gerade, wenn eine noch nicht ganz erwachsene Person mitfährt, hört man bei kräftigeren Winden die innere Stimme sagen: „Du hast wertvolle Ladung an Bord – es darf nichts passieren!“ Und so legten wir lieber mal einen Tag Hafen mehr ein, um dafür die Insel Föhr durch Wanderungen bzw. Ausruhen noch intensiver zu erleben.

Auch wenn es uns zwischendurch wieder mal in andere Gefilde ziehen mag – ohne die nordfriesischen Inseln würde mir etwas Wichtiges fehlen.

Andreas und Lucy Bär (Meine Frau Christina ist zwar keine Liebhaberin des Bootssportes grüßt aber dennoch herzlich aus der Ferne!)



Pellworm 2011...



....und 2025 (der Leuchtturm ist immer noch hübsch...)

Insel Rügen an Backbord

**TEXT: EKKEHARD PAPKE, FOTOS: KARIN PAPKE
SEGELROUTEN: ERNST-GERT SCHMIDT**

Wir haben „Dieksand“ für unsere geplante Sommerreise komplett ausgerüstet, das Auto zu Hause abgestellt und uns bei unseren treuen Einhüte-Nachbarn verabschiedet. Der Segelwind will nicht so wie wir es uns wünschen. Er weht aus Südwest mit 4 bis 5 Windstärken, also genau aus der Richtung, in die wir segeln möchten. Das heißt Aufkreuzen nach Helgoland. Aus geplanten 50 Seemeilen werden dann ca. 75, diese Entscheidung, 15 Stunden am ersten Segeltag, trifft man nur einmal in seinem Seglerleben, wie wir Jahrzehnte zurück. Planmäßig legen wir jetzt in Husum ab, allerdings mit dem nahen Ziel Pellworm. Bei ablaufendem Wasser ist unser Liegeplatz mit langen Festmacherleinen an der Stahlspundwand. Von der Steigeleiter entfernen wir Bewuchs mit Spachtel und Bürste für den geplanten Landgang.



Hafenfoto Pellworm aus den 60-er Jahren

Mit nächstem ablaufendem Wasser dreht der Wind für uns günstig auf Nord-west. Um 04:45 Uhr verlassen wir die grüne Insel und segeln nach Helgoland. Dort angekommen, wird Diesel im Binnenhafen voll gebunkert und wenig später an einem Zweier-Päckchen im Südhafen festgemacht. Der nun vorhergesagte Wind mit Richtung und Stärke passt nicht für das Einlaufen in die Elbe.



Der Berliner Bär, ein Berliner Kind und Ekkehard

Gern sind wir auf der einzigen Hochseeinsel Deutschlands mit Rundgang auf dem Oberland zu den Basstölpeln, Lange Anna gucken, Kaffee und Kuchen am Felseneck, Abstieg zur unteren Promenade usw. Außerdem ist reichlich Proviantieren für unsere Segelreise nach Mecklenburg-Vorpommern angesagt.



Nach zwei Tagen im Hafen gibt's zusätzlich zwei Außenlieger – also liegen wir jetzt im Fünfer-Päckchen. Am folgenden Tag um 06:00 Uhr will unser Päckcheninnenlieger ablegen. Unter Berücksichtigung der anstehenden Tide in der Elbe ist das für uns eigentlich zu früh. Um 05:45 Uhr legt unser gesamtes Päckchen ab. Wir motoren im Hafen und Karin entscheidet, sofort in See zu stechen allerdings mit gutem Reff im Großsegel. In der Elbe angekommen, segeln wir mit roten Tonnen an Steuerbord bis nach Brunsbüttel und halten uns somit vom, teilweise sehr schnellen Schiffsverkehr, frei.

Wir möchten noch in den Nord-Ostsee-Kanal einschleusen. Wartezeiten von 2 bis 3 Stunden muss man einplanen. Wir sehen aus der Ferne, dass die Schleuse öffnet und kleinere Schiffe und Sportboote einlaufen. Unsere Segel rollen wir ein und fordern maximale Leistung von unserem Hilfsmotor. Noch sind die Schleusentore geöffnet und das ‚Wunder von Brunsbüttel‘ nimmt seinen Lauf, als letztes Schiff dürfen wir einlaufen, bevor die Tore sofort schließen.

An den nächsten Tagen weht es auf der Nordsee heftig, was für unsere Kanalfahrt mit Motorkraft jetzt kein Problem ist. Im Regatta-Verein Rendsburg bekommen wir einen guten Liegeplatz für „Dieksand“ und machen Resteinkäufe im nahen Einkaufszentrum. Nach einer ruhigen Nacht geht es weiter nach Kiel mit Schleusung und anschließendem Segeln nach Strande. Hier finden wir tatsächlich noch einen guten Liegeplatz, bezahlen beim Hafenmeister und steuern ein uns bekanntes SB-Restaurant an. Überraschung! Am Stehtisch davor Spitzenpolitiker Kubicki beim Glas Bier und Handy am Ohr. Während wir in gebührendem Abstand vorbeigehen, wird unser Gruß sogar erwidert.

Hier in Strande trafen wir immer A6-Kapitän und Lotse Peter Blatt, der sehr viel von der Großschiffahrt erzählen konnte und auch lange Zeit Mitglied in unserem Verein war. Nach schwerer Krankheit hat Peter sich verabschiedet und ich durfte an einer besonderen Trauerfeier teilnehmen. Der Lotsenchor: Ein Dirigent, zwei Akkordeon-Spieler, 37 Sänger, alle festlich mit dunkelblauen Zweireihern – dekoriert mit goldfarbenen Knöpfen – ist mit insgesamt vier Auftritten zum Abschied von Peter dabei, der Mitglied und auch Vorsänger in diesem bekannten Chor war.

Bei bestem Segelwetter starten wir mit dem Ziel Heiligenhafen. Wir finden eine Lücke im reichlich dichten Schiffsverkehr auf der Kieler Förde und erfahren über Kanal 16 von den Schießübungen vor Todendorf/Putlos. Für uns bedeutet das also keine direkte Zielfahrt, sondern einen Umweg von zwei Stunden. Leinen los 08:20 Uhr, Leinen fest 15:35 Uhr gleich am zweiten Steg backbord. Es ist Wochenmitte und ein guter zentraler Liegeplatz. An den Wochenenden ist hier Bettenwechsel bei den Charterschiffen und somit kein Platz für unsere

„Dieksand“. Einen Tag mit Starkwind und reichlich Regen gilt es jetzt abzuwettern. Danach mit gutem Segelwind ist unser nächster Hafen Kirchdorf auf der Insel Poel. Beim Segelclub finden wir einen passenden Liegeplatz und alles, was Segler so brauchen, ist gut erreichbar. Das nahe Fährschiff Kurs Wismar hat in diesem Jahr einen grünen Anstrich und weckt unsere Neugier. Es heißt „ADLER nature“, ist neu und hat einen besonders dicken Landanschluss für Strom. Windantriebe kennen wir seit unserer Jugend. Wasserpumpen, Frachtschiffe, Kornmühlen usw. nutzten die regenerativen Antriebe. Wir entscheiden jetzt schnell, zweimal Wismar hin und zurück und zahlen 64 Euro für ruhiges Fahren, Ab- und Anlegen ohne laute Geräusche und Auspuffgase.



ADLER nature

Während der Überfahrt erklärt der Kapitän über Mikrofon den Gästen Besonderheiten des Fahrwassers und was über viele Jahre hier so alles passierte. In einer Pause darf ich den Kapitän im Ruderhaus aufsuchen und Fragen stellen. Vor dem Ablegen wird der Landstrom getrennt. Eine Tour dauert eine Stunde und viermal (8 Stunden) kann er sicher, ohne Strom „nachzutanken“, fahren.

Wir möchten bis nach Kühlungsborn weiter segeln, aber Windstärke und Richtung passen nicht für das anspruchsvolle Revier. Hier ist Abwettern kein Problem, denn der Segelclub hält Ordnung auf seinem Gelände und der kleine Ort mit Burgresten, großer Kirche und altem sehr gepflegten Friedhof ist gut

anzuschauen.

Es geht weiter mit Generalkurs Ost. Nachmittags sind wir vor unserem Zielhafen Kühlungsborn, der jetzt bei zunehmendem Wind auf Legerwall liegt. Wir kennen diesen guten Hafen mit bestem Umfeld, aber Sicherheit geht vor. Der Zielhafen heißt jetzt Warnemünde, den wir nach weiteren vier Stunden Segelzeit am späten Nachmittag erreichen können. Die Wetterentwicklung passt nicht zu den Vorhersagen.

Mit gutem Liegeplatz am Strom, zahlreichen Geschäften in naher Umgebung, einem Café in 50 m Höhe usw. lässt es sich hier gut Urlaub machen.

Nach fünf Tagen Leinen los bei gutem Segelwind für die anstehenden 50 Seemeilen um den Darß herum nach Barhöft. Einen Tag später segeln wir weiter nach Stralsund. Hier werden gerade die Wallensteintage gefeiert. Ein historisches Volksfest mit langer Tradition. Die Stadt ist voll von Gästen und sehr vielen Trachtengruppen mit Musik. Es ist das größte historische Volksfest in Norddeutschland und wir dürfen es miterleben. Nach dem Feiern kommt rechtzeitiges Ablegen, um das Öffnen der Rügenbrücke zu erreichen. Wir sind gut in der Zeit und helfen einem neuen Nebenlieger noch beim Anlegen. Es sind Vater und Mutter im Ruhestand mit viel Segelzeit wie wir und mit Tochter – voll im Berufsleben – zu Besuch. Ihr Heimatrevier ist das Steinhuder Meer. Als Karin das mitbekommt, beginnen intensive Gespräche. Vor sehr vielen Jahren ging Karin dort zur Schule. Es gab bekannte Lehrkräfte, Segeln mit Jollen auf dem See, lange Winter mit Schlittschuhlaufen und im Sommer gute Badestellen. Ich bremse und verspreche beim nächsten, möglichen Treffen weiteren Austausch, denn die Brücke wartet nicht auf uns. Über Stahlbrode segeln wir nach Greifswald, dorthin, wo unsere „Dieksand“ vor fast acht Jahren gebaut wurde. Hier müssen wir unsere Reise unterbrechen, denn unsere treuen Nachbarn zu Hause möchten selbst in Urlaub fahren und da halten wir selbstverständlich die „Stellung“.

Der Sportboothafen in Greifswald ist mit verschlossenen Toren gegen Unbefugte geschützt. Zusätzlich haben Michael und Ute von der „Keen Tied“ einen Liegeplatz neben ihrem für uns ausgewählt. Also wird in unserer Abwesenheit sorgfältig auf „Dieksand“ aufgepasst.

In Greifswald wird unser Schiff bei der Werft mit stehendem Mast für eine Unterwasserschiffs-Reinigung an Land geschwenkt. Nach einer Stunde geht's zurück ins nasse Element mit dem Ergebnis, wieder Endgeschwindigkeiten erreichen zu können.

Auf dem Weg zur Stadt an der grünen Studentenwiese treffen wir noch einmal die Segler vom Steinhuder Meer. Tochter Miriam hatte in Greifswald studiert und arbeitet jetzt in Hamburg. Alle drei segeln bei reichlich Wind mit Reff im Segel quer über den Bodden zum Personenzug, der Miriam zur Arbeit fahren wird.

Hier warten wir auf passenden Wind und besseres Wetter und genießen die Nähe zur Stadt. Einkaufen und Bummeln ist angesagt. Abends mit einem Getränk, noch auf „Keen Tied“, um die wichtigsten Ereignisse im Umfeld zu besprechen. Ein guter Wetterbericht heißt Ablegen zur Rügenumrundung. Gleich morgens um 09:00 Uhr nutzen wir die erste Brückenöffnung am Ryck und wenig später liegt unter Segeln Generalkurs Nordost an. Die Naturschutzgebiete Südperd und Nordperd werden mit respektvollem Abstand bewundert und sicher passiert. Danach ist der Seeweg zum alten Fährhafen Sassnitz frei. Wir waren mehrfach hier und kennen weitgehend die Örtlichkeiten. Eine sehr lange stabile Mole bietet Schutz gegen kräftigen Ostwind mit starken Wellen. Eine besondere große Hängebrücke für Fußgänger in Hafennähe ist ein super „Balkon mit Seeblick“. Wir genießen diesen mehrfach, haben aber noch ein weiteres Ziel. Die ARD TV-Serie „Praxis mit Meerblick“ gucken wir, weniger wegen der medizinischen Probleme, sondern weil Wind, Wolken, Wasser, Strände und Häfen gelungen dargestellt werden. Wir haben Zeit und möchten diese Fernseh-Praxis in Sassnitz jetzt suchen und merken aber auch, dass wir damit nicht allein unterwegs sind. Im höher gelegenen Stadtteil mit dichter Bebauung stehen wir dann plötzlich vor dieser weißen Villa wie die anderen „Schaulustigen“ – nur hat die „Praxis mit Meerblick“ geschlossen!



Heute leider keine Sprechstunden

Massive Vorbereitungen für das internationale Highspeed-Rennen unter Segeln bestimmen hier alles. „Entweder bleibt ihr einige Tage mit hohen Kosten für euren Liegeplatz oder ihr verlasst unseren Hafen jetzt. Zwischenlösungen gibt es nicht!“ Das rät uns der Hafenmeister mit Nachdruck. Wir verlassen den Hafen bei gutem Segelwetter und genießen lange Zeit von der Sonne bestrahlte Kreidefelsen, den Königsstuhl mit dem Sky Walk. Der Leuchtturm Dornbusch bleibt an Backbord und unser Zielhafen auf Hiddensee ist jetzt in der Ferienzeit total überbelegt. Also segeln wir weiter und legen nach 39 Seemeilen im Fährhafen Schaprode auf der Insel Rügen an. Von hier aus versieht eine ehemalige Amrumer Fähre, die vor sehr vielen Jahren bei der Husumer Schiffswerft gebaut wurde, den Verkehr von und nach Hiddensee.

In Schillings Hofladen gibt es regionale Produkte wie Wurst von der Insel Öhe, Fischkonserven vom Hiddenseer Kutter und wie in alten Zeiten selbstgebackenes Brot. Wir bleiben einen Tag hier und lernen sogar den heutigen Besitzer der vorgelagerten landwirtschaftlichen Insel kennen. Er schenkt uns eine besonders gut verpackte Konserve, auf der die Fischer der Region abgebildet sind.



Fischdose

Durch zeitiges Ablegen schaffen wir die geöffnete Rügenbrücke und folgen der Empfehlung eines Seglers, den Wasserwanderrastplatz Glewitz unbedingt anzulaufen. Ein, bei allen Windrichtungen geschützter, Sportboothafen mit Fähre nach Stahlbrode und Imbisswagen mit freundlicher Bedienung erwarten uns. Wir genießen und nehmen uns Zeit für eine Tour mit der Fähre über den Strelasund mit kleinem Aufenthalt und zurück für 5 Euro pro Person. In diesem

Rügenhafen gibt es reichlich freie und gute Liegeplätze. Wir segeln weiter nach Thiessow und werden dort abends von Inken Steppat und Karsten überrascht, die uns im „Vessel Finder“ gesehen haben und auf dem Landweg zu dem in Sassnitz gebuchten Segel-Event unterwegs sind.

Hier am Hafen gibt es ein zweites Leben für sehr viele alte Fischkisten, die zu Tischen und Sitzflächen gestapelt sind und ab 20:00 Uhr bei Live Musik alle besetzt sind.



Zweites Leben von Fischkisten

In Greifswald wartet ein Bollerwagen auf uns. Ute und Michael haben einen solchen und spüren wesentliche Erleichterungen beim Einkaufen und Be- und Entladen ihres Schiffes. Solch ein praktisches Hilfsmittel segelt jetzt auch mit uns.

Jetzt denken wir an unsere Rückreise und an den Hansewerft Geschäftsführer Herrn Baas, der es uns ermöglichte, ein neues Segelschiff Hanse 388 mit nur 1,20 Meter Tiefgang zu kaufen. Jetzt segeln wir bereits die 7. Saison mit einem sehr zuverlässigen, sicheren und gut segelnden Boot. Im Büro durfte ich mich bei Herrn Baas noch einmal bedanken.



Karin mit neuem Transportfahrzeug

Am 31. August 2025 Leinen los in Greifswald, um 09:00 Uhr die erste Brückenöffnung Wieck genutzt und um 14:50 Uhr Leinen fest in Barhöft. Windrichtung und -stärke und passen für 50 Seemeilen nach Warnemünde am folgenden Tag. Dort angekommen – im Hafen am Strom – planen wir drei Liegetage für sehr viele Aktivitäten, wie Schiffsverkehr auf der Warnow beobachten, Kaffee/Kuchen-Einkehr im Hotel Neptun in 50 Meter Höhe und vieles andere mehr. Aus drei geplanten Ruhetagen wird einer, denn nur einen weiteren guten Segeltag bis nach Heiligenhafen sagt der Wetterbericht voraus.



Schwalbentreff

Wir werden von sehr vielen Schwalben erwartet. Unsere Seereling scheint ein idealer Ruheplatz zu sein. Vor dem Ablegen ist dann eine Deckwäsche erforderlich. Über Funk erreicht uns die Nachricht, dass keine Schießübungen stattfinden. Also segeln wir jetzt den kürzeren direkten Kurs nach Strande.

Kurz vor der Kieler Förde erreichen wir die Koordinaten, wo die Urne von Karins verstorbenem Bruder versenkt wurde, halten inne, leeren drei Gläschen und segeln weiter zum Tagesziel Strande. Hier treffen wir Lisa und Heiko Steppat morgens, voll ausgerüstet mit Gepäck auf dem Weg zum Schiedsrichter-Boot für anstehende Regatten; Karin, Ekkehard und „Dieksand“ starten zum NOK. Wir wünschen uns gegenseitig viel Glück und gute Reise.

In Rendsburg angekommen, besuchen wir die fußläufig zu erreichende „Nord-Art 2025“ in Büdelsdorf, eine der größten Ausstellungen zeitgenössischer Kunst in Europa. Da heißt es, viele Stunden laufen, schauen und bewundern.



Auf Siebenmeilentiefeln durch den Park der NordArt

Karins Schwägerin Doris arbeitete hier ein ganzes langes Berufsleben bei der Firma Ahlmann mit mehreren Nachfolge Gesellschaften. Wir verabreden uns im Riverside Restaurant direkt am Hafen. Hier sitzen wir im Sonnenschein bei gutem Essen, Kaffee, Eis und lassen Erlebtes Revue passieren.

Da kommt ein Anruf vom Berufsfischer Janni aus Husum. Er sieht uns im AIS und warnt, den Kurs mit „Dieksand“ über Brunsbüttel, Cuxhaven und Helgoland fortzusetzen. Orginal-Ton Janni: „Es gibt langes Schietwetter!“ Seine Empfehlung ist, die fast wetterunabhängige Eider zu nutzen. Wir folgen seinen Worten, biegen bei Kanal-km 43,5 ab und bekommen in der ersten Schleuse einen Plan über die weiteren Brücken und Schleusen bis zur Nordsee. „Mok mol wedder fast in Stapel“. folgen wir und bekommen einen Sicherheitsschlüssel für ein gesichertes Tor zum Land und erleben eine Nacht in totaler Ruhe.



Karin vor dem verschlossenen Tor

Über Funk rufen wir die nostalgische, drehbare Eisenbahnbrücke bei Friedrichstadt. Eine sympathische Frauenstimme meldet sich, dass wir in der Ferne schon gesehen werden, in sieben Minuten ein Personenzug kommt und die

Brücke danach geöffnet wird. Die uralte Stahlkonstruktion stöhnt, ächzt und klappert. Nach gefühlten 10 Minuten Pause dann endlich grünes Signal für unsere Durchfahrt.



Eisenbahnbrücke Friedrichstadt.

Vor Tönning wird die Straßenbrücke über die Eider saniert. Wir mit Mast dürfen nur zwischen 13:00 und 15:00 Uhr die aufgeklappte Brücke passieren. Über Telefon müssen wir uns melden und erfahren den Ablauf der Passage. Wir machen alles so, wie uns gesagt wurde. Die Autos beider Fahrrichtungen stoppen an den Schranken. Beide Brückenelemente öffnen sehr langsam, dann grünes Signal und wenig später Leinen fest direkt vor dem Packhaus in Tönning. Unser Heimathafen ist ganz nah, aber viel Wind auf der Nordsee verhindert ein Auslaufen.

Die alte Werft ist jetzt ein einfaches, unkompliziertes Restaurant. Im Packhaus gibt es einen Krabbenpul-Wettbewerb mit viel Publikum und etwas später ein Dudelsack-Konzert. Wir halten es hier gut aus. Nach drei Tagen meldet sich Fischer Janni aus Husum. „Dieksand“ muss morgen 06.30 Uhr ablegen, das sind seine Worte. Die Tage danach ist das Seegebiet Rochel Steert wieder unpassierbar. Janni kennt sein Arbeitsrevier wie kaum ein anderer. Wir hören auf

unseren Fachmann aber schaffen erst um 06:53 Uhr Leinen los. Die Schleuse Eidersperrwerk mit Straßenbrücke verlassen wir um 08:10 Uhr. Fünf passierte Schleusen und vier Brücken sind jetzt Geschichte. Das Heimatrevier begrüßt uns mit kräftigem Wind bei reichlich Seegang. Nach 49 Seemeilen um 15:10 Uhr machen wir unsere Leinen im Heimathafen Husum fest.



„Dieksand“ und „Eilun Feer“

Wir sind sehr dankbar, eine so ausgedehnte Segeltour noch erleben zu dürfen.



Die Fahrtroute (Karte: Jörgen Bruhn)



„Godewind“ auf der Heveregatta 2019 (Foto: J.Bruhn)

**BRIGITTE BRUHN, SÖNKE TÖNNIES UND CHRISTIAN STENDER
SEGELTEN**

mit der „Godewind“ nach Dänemark

TEXT UND FOTOS VON BRIGITTE BRUHN UND SÖNKE TÖNNIES.

Mein langgehegter Traum war es, mit der „Godewind“ über die Nordsee zum Limfjord zu segeln. In diesem Jahr war eine lange stabile Ostwindphase, sodass der Traum umgesetzt werden konnte. Bei Christian Stender hatte ich für die Nordsee schon mal angefragt und er bestätigte die Tour beim Aufriggen in Husum. Mit dieser Bestätigung wurde uns einmal mehr klar, wie wohl wir uns im HSRV aufgehoben fühlen. Mit kleinen Törns auf der Hever überprüften wir die „Godewind“. Das Ziel ist es, am elften Mai früh abzulegen.

I. Tetenbüll – Hvide Sande

Christian und ich übernachteten an Bord und stellen den Wecker auf halb vier. Es bleibt keine Zeit für ein gemütliches Aufstehen. Wir müssen sofort ablegen, weil das Wasser schneller abläuft, als gedacht. Auf der Hever sind wir wieder entspannt und setzen die Segel bei östlichen Winden um vier Beaufort. Wir kommen am Vormittag zügig voran, aber der Wind lässt immer mehr nach. Wir wechseln auf Genua, segeln zwischen Røm und Fanø sogar kurz mit Spinnaker. Es folgen „arabische Winde“ und wir laufen immer mit 5 Knoten Fahrt. Gegen Abend wird der Wind nordöstlicher; noch wird gesegelt. Bei Horns Rev folgen wir einem Fischkutterm, wobei wir eine erhebliche Strecke abkürzen. Nach einem wunderschönen Abend auf See machen wir bei Vollmond am zwölften Mai,

nach 117,5 Seemeilen, um 1:30 Uhr in Hvide Sande fest.



„Godewind“ im Hafen von Hvide Sande.



Der erste Tag auf der Nordsee mit Christian Stender am Ruder.

II. Hvide Sande – Thyborøn

Nach sechs Stunden Schlaf, einem guten Frühstück und einem Spaziergang durch die City legen wir um 13:15 Uhr ab. Unser Ziel Thyborøn erreichen wir dann, nach einer abgebrochener „Kreuz“, bei Wind aus Nord mit zunehmend fünf bis sechs Beaufort, nach 48,5 Seemeilen um 22:15 Uhr.

III. Thyborøn – Lemvig

Die Saison hat noch nicht begonnen. Es liegen aber viele Holländer im Hafen, die auch die lange Ostwindlage genutzt haben, um nach Norwegen zu kommen. Mit einem Paar (sie ist 83 Jahre alt, er 87 Jahre), kommen wir ins Gespräch. Sie meinen, wir werden wohl hier sechs bis sieben Tage abwettern müssen. Christian und ich segeln über Mittag erst mit gereffter, dann ganzer Genua, bei sechs Windstärken aus NW, die elf Seemeilen nach Lemvig. Es folgt der Crewwechsel: Brigitte kommt an Bord und Christian fährt nach Hause. Es ist schön, dass alles gut geklappt hat.



Noch heute ist der Strand übersät mit deutschen Bunkern aus dem zweiten Weltkrieg.

Wir legen einen Hafentag ein. Ausruhen und Einkaufen. Nachmittags fahren wir mit der Bummelbahn nach Thyborøn; dort besuchen wir das Schneckenhaus (Museum).



Brigitte vor dem Muschelmuseum „Schneckenhaus“ in Thyborøn.

IV. Lemvig – Venø

15. Mai der ganze Tag ist stark windig. Erst am späten Nachmittag flaut es etwas ab. Wir legen um 18:15 Uhr ab. Bei achterlichem Wind und alter See machen wir nach 13,3 Seemeilen um 20:15 Uhr auf der Insel Venø fest.

V. Venø – Struer

Heute, am 16. Mai, sind wir über Venø gewandert. Hier steht auch die kleinste Kirche Dänemarks. Von Venø geht es um 16 Uhr weiter nach Struer, wo wir dann um 18:20 Uhr fest machen.

Der 17. und 18. Mai sind Hafentage. Es bläst ein kalter Wind mit über sechs Beaufort bei Sonnenschein. Wir haben Probleme, uns mit TallyWeb im Hafen anzumelden. Mit Hilfen klappt es auch nicht und somit bekommen wir einen Code und können kostenfrei liegen. Struer wird wegen Bang & Olufsen die „Stadt des Klangs“ genannt. Wir wollen das Bang & Olufsen - Museum besuchen. Vorher möchten wir uns aber noch ein Mietauto besorgen. Wir hatten Adressen im Internet gesucht. Diese gab es aber alle nicht mehr. Im Museum fragten wir nach Autovermietungen. Ein netter Angestellter meinte, wir sollten sein Auto nehmen. Wir haben uns das während des Ausstellungsbesuches überlegt und nahmen das Angebot an. Wir machten mit dem geliehenen Auto einen Ausflug nach Thorsminde, um dort die Hafeneinfahrt anzusehen. Im Hafen lagen keine Sportboote. Das liegt wohl an der schmalen Einfahrt. Sehenswert ist hier das St. George Strandungsmuseum.



Schöne Exponate aus dem Bang & Olufsen Museum.

VI. Struer – Jegindø

Am 19. Mai geht es bei schönen Segelwetter zur Insel Jegindø. Wir kreuzen gegen nördliche Winde um drei Windstärken, die später noch abnehmen. Es ist sehr ruhig auf Jegindø, viele Häuser stehen leer.



Eine herrliche Ecke auf der ruhigen Insel Jegindø.



Brigitte mit einer großen Portion Miesmuscheln.

VII. Jegindø - Glyngøre

Am nächsten Tag geht es gleich weiter in die kleine Hafenstadt Glyngøre. Nach gut zwei Stunden haben wir bei vier bis fünf Windstärken aus West die 10,8 Seemeilen gesegelt. Die Häfen sind gut ausgebaut. Hier wird seit Jahren die Muschelfischerei im großen Stil betrieben.

VIII. Glyngøre - Livø

Wir müssen ein Sturmtief abwettern und besuchen Nykøbing mit dem Bus. Am 23. Mai segeln wir weiter, durch ein schmales Gewässer mit vielen Netzen und geringer Betonung südlich um die Insel Fur zur Insel Livø. Die Insel wird heute ökologisch bewirtschaftet und von vielen Jugendfreizeiten genutzt. Livø sollte man bei einer Segeltour im Limfjord nicht auslassen.



Diese witzige Figur entdeckten wir auf Livø.

IX. Livø – Løgstør

Es geht weiter nach Løgstør. Wir warten zwei Regentage ab und bekommen von Marie und Japsi Besuch. Die Beiden sind auf der Durchreise zur Ferienwohnung nördlich der Jammerbucht. Løgstør ist seit 125 Jahren Dänemarks Muschelstadt. Es gibt hier einen alten Schifffahrtskanal, den „Frederik-VII.-Kanal“. Der Kanal wurde gebaut, um die Sandbänke und Untiefen im Limfjord zu umfahren. Im Jahr 1901 wurde eine Fahrrinne durch die Sandbänke geschaffen und der Kanal verlor seine Bedeutung für die große Schifffahrt.

X. Løgstør – Aalborg

Am 26. Mai segeln wir nur mit Genua die 23 Seemeilen bis nach Aalborg; der Wind weht aus Südwest mit vier bis fünf Beaufort. Hier wollen wir eine günstige Wetterlage abwarten, um den nächsten großen Tripp nach Anholt zu schaffen. Wir haben zwei Tage Zeit, können uns einen Mietwagen am Flughafen mieten und Marie und Japsi besuchen. Wir machen einen Ausflug nach Skagen. Es bläst ein starker Wind mit viel Sonne und der Tripp heute am 28. Mai wird ein voller Erfolg.



Wind und Sonne begleiten unseren Ausflug nach Skagen.

XI. Aalborg – Anholt

Am Morgen des 29. Mai haben wir eigentlich den Plan, nach Hals zu gehen. Der Wetterbericht und unsere Zeit- und Wegeplanung bringen uns aber dazu, bis nach Anholt zu segeln. Wir legen in Aalborg um 09:20 Uhr ab, und machen auf Anholt nach 62,7 Seemeilen um 19:40 Uhr fest. Es herrscht westlicher Wind mit drei bis vier Windstärken, der später in Böen auf vier bis sechs zunimmt. Zuletzt segeln wir mit dem zweiten Reff und stark gereffter Genua. Ziemlich erschöpft erreichen wir die Insel. Wir verbringen vier Tage auf Anholt. Für uns ist es eine der schönsten Inseln, die wir besucht haben. Es ist Vorsaison, im Sportboothafen sind nur wenige Boote. Die Fähre fährt nur dreimal die Woche. Es ist gemütlich und sehr ruhig, das Wetter überwiegend schön. Dreiviertel der Inselfläche (23 Quadratkilometer) ist Wüste.

XII. Anholt – Gilleleje

Das Wetter zwingt uns, am dritten Juni Richtung Süden nach Seeland weiter zu segeln. Wir legen auf Anholt um 05:00 Uhr ab. Es weht aus Westen mit etwa vier Beaufort und wir kommen nach 46 Seemeilen um 13:50 Uhr in Gilleleje an. Hier spürt man schon die Nähe zu Kopenhagen; der Lebensstandard ist viel höher als anderswo. Und es gibt das erste Mal Fischgeschäfte mit frischem Fisch.

XIII. Gilleleje – Helsingør

Am nächsten Nachmittag geht es weiter nach Helsingør. Es sind nur 11,5 Seemeilen, aber als wir eine eine halbe Stunde unterwegs sind, zieht hinter uns eine starke Gewitterfront auf. Wir können im Hafen noch schnell unsere Kuchenbude aufbauen, dann kommt auch schon heftiger Regen und Wind. Das Gewitter verzieht sich aber schon bald. Wir bleiben bis zum sechsten Juni, bevor wir nach Kopenhagen segeln. Brigittes Nichte Ilka, die wir besuchen wollen, lebt hier und hat nur am Wochenende für uns Zeit. In den zwei Tagen besichtigen wir Schloß Kronborg und das Museum für Seefahrt. Das Museum wurde preisgekrönt, weil es in einem alten Dock gebaut wurde.

XIV. Helsingør – Kopenhagen

Wir stehen am siebten Juni früh auf, legen um 08:00 Uhr ab und machen nach 22,5 Seemeilen um 12:50 Uhr im Langelinie Yachthafen in Kopenhagen fest. Für die Heckbojen benötigt man sehr, sehr lange Leinen. Die berühmte Meerjungfrau ist gleich um die Ecke.



Beim „Royal Run“ – Stadtlauf in Kopenhagen ist jede Menge los.

XV. Kopenhagen – Dragør

Es folgen Pflastertritttage mit Ilka. Am Pfingstmontag werden wir Zuschauer vom Royal-Run-Stadtlauf mit dem König. Die ganze Stadt ist auf den Beinen. Ilka läuft auch 10 km mit. Dienstag ist ein verregneter Tag. Wir machen mit der Bahn einen Ausflug nach Roskilde ins Wikinger Museum. Die Zeit, an der die Sonne scheint, ist sehr knapp und Brigitte packt so langsam der Frust.

XVI. Dragør – Stege

Am Mittwoch, dem elften Juni, haben wir uns in Dragør mit Ilka zum Essen an Bord verabredet. Sie arbeitet in der Nähe vom Flughafen und kommt auf dem Fahrrad vorbei. Am zwölften Juni segeln wir bei Sonnenschein weiter nach Stege auf Møn. Die Entfernung mit der Kurzstrecke vom Vortag beträgt 49 Seemeilen. Der leichte östliche Wind bei 14 ° Celsius besänftigen erst einmal Brigittes Wetterfrust. Den Bøgestrøm kann man bei guter Sicht durchfahren. Laut Karte hat er zwei Meter Wassertiefe, unser Echolot zeigt allerdings manchmal nur 1,70 Meter an.



Brigitte und ihre Nichte Ilka vor der Kopenhagener Skyline.

XVII. Stege – Vordingborg

Am 13. Juni ist Hafentag. Wir machen eine Fahrradtour nach Mønsklint. Es ist klares Wetter und wir können sogar die gegenüberliegende Steilküste von Rügen sehen. Auf der Rücktour nach Stege sehen wir viele Regattaboote der Tour Rund Seeland. Der Start dafür war am Samstag, den 14. Juni in Gilleleje.

XVIII. Vordingborg – Guldborg

Am 15. Juni nutzen wir das schöne Wetter und segeln nach Guldborg. Für die 19 Seemeilen benötigen wir bei zwei bis drei Windstärken aus Süd bis Südost gute vier Stunden.

XIX. Guldborg – Nykøbing

Unser nächstes Ziel ist Nykøbing. Da es mit vier bis fünf Windstärken aus West weht, brauchen wir für die 9,3 Seemeilen nur knapp zwei Stunden, Leider gibt es hier keinen Fahrrad- und Autoverleih. Wir nehmen also die Bahn und den Bus und erkunden die Insel Lolland. Zuerst geht es nach Nakskov, ganz im Westen, und Sakskøbing. Von hier fahren wir mit dem Bus nach Rødbyhavn zur größten Baustelle Dänemarks, dem Belttunnel, mit über 18 km Länge. 4.000 Menschen arbeiten hier im Schichtbetrieb. Die, in diesem Jahr eröffnete, Aus-sichtsplattform an der Baustelle beeindruckt uns sehr. Die Plattform ragt als

Spitze Richtung Westen (Fehmarn) und entspricht dem Maß eines Tunnelelements von 217 Metern Länge.



Auf der Baustelle zum Belttunnel.

Das Fertigungsgelände in Dänemark beträgt 50 Hektar, auf Fehmarn 10 Hektar. Es ist sehr interessant, sich die Baustelle im Internet anzuschauen.

Wir bleiben bis zum 19. Juni in Nykøbing, weil der Wind aus West noch in Böen von sieben Beaufort weht. Auch hatten unsere Nachbarlieger, eine junge Familie aus Rostock, Motorschaden. Die Ersatzteile waren mittags gekommen und wir schraubten den MD 11 Volvo bis in die Nacht zusammen. Die Familie fuhr schon am nächsten Morgen früh nach Hause. Sie bedankten sich herzlich, als sie abends zu Hause angekommen waren.

XX. Nykøbing – Kragenæs

Da unser letztes Ziel der Reise die dänische Südsee sein soll, muss unser nächster Hafen wieder nördlich liegen. Im Reiseführer bekommen wir den Hinweis, Kragenæs anzusteuern. Ein schöner, neuer Hafen wo in der Nähe eines der spektakulärsten Kunstwerke der Region entsteht: Die „Dodekalitten“. Das ist ein Steinkreis aus zwölf sieben bis neun Meter hohen Granitfiguren.



Brigitte vor einer Skulptur der „Dodekalitten“

XXI. Kragenæs – Omø

Mittsommer wollen wir auf einer Insel sein. Wir haben uns die Insel Omø ausgewählt. Von anderen Seglern hörten wir, dass es hier immer voll ist. Wir versuchen es trotzdem und machen uns früh auf den Weg. Der Hafen liegt im Norden und wir haben Glück. Es gibt noch viel Platz, aber am späten Abend ist alles voll. Auf Omø findet wohl auch jedes Jahr ein Motorradtreffen mit „Nimbus“ Oldtimern statt. Bei schönstem Wetter wird rund um den Hafen gezeltet und gegrillt.

XXII. Omø – Rudkøbing

Das Wetter spielt mit und wir segeln mit östlichen Winden am 22. Juni nach Rudkøbing. Leider müssen wir hier drei Tage abwettern. Brigittes Stimmung geht in den

Keller und sie möchte nicht mehr in die dänische Südsee. Wir unternehmen Bustouren nach Svendborg und nach Lohals. Hier haben wir die erschreckende Erfahrung gemacht, dass im nördlichen Langeland eine gravierende Landflucht stattfindet. Uns bieten sich schlimme Bilder von verlassenen Häusern in den kleinen Ortschaften.

XXIII Rudkøbing – Marstal

Am 25. Juni beruhigt sich das Wetter langsam und am Abend überrede ich Brigitte, noch die knapp zehn Seemeilen nach Marstal zu segeln, wo wir dann um 22:15 Uhr festmachen. Nach einem Spaziergang und einer kürzeren Nacht geht es am nächsten Morgen weiter.

XXIV. - Marstal – Maasholm

Wir legen schon um 5:30 Uhr ab und sind in Maasholm um 11:05 Uhr wieder fest. Hier treffen wir Christine und Uli Kliem. Bei einer schönen Tasse Kaffee sind wir uns schnell einig, dass wir am nächsten Morgen weiter nach Kiel, in den Nord-Ostsee-Kanal gehen. Wenn alles gut läuft, könnten wir bis nach Lexfähre kommen. Den ganzen Nachmittag regnet es immer wieder, aber das angekündigte Gewittertief kommt nicht.

XXV. Maasholm – Kiel – Gieselau – Lexfähre

Wir hatten uns verabredet, um 7:00 Uhr abzulegen. Christine und Uli segeln weiter draußen, wir laufen mehr unter der Küste. Bevor alle Regattastarter der Kieler Woche am Start sind, kommen wir gleichzeitig mit dem „Rummelpott“ in Holtenau an. Anfangs weht es mit fünf Beaufort (in Böen mehr), aber es pendelt sich auf vier bis fünf Windstärken aus West ein. Um 11:50 Uhr laufen wir in den Nord-Ostsee-Kanal ein, passieren Gieselau um 17:50 Uhr und machen in Lexfähre um 18:20 Uhr nach insgesamt 56,7 Seemeilen, fest.

XXVI. Lexfähre – Süderstapel

Am folgenden Tag erreichen wir Süderstapel.

XXVII. Süderstapel – Tönning

Am 29. Juni machen wir nach 40 Seemeilen um 16:40 in Tönning fest. Wir konnten die Brücken und Schleuse ohne größere Wartezeiten passieren. Hier kommt Brigittes Nichte Anna an Bord.

XXVIII. Tönning – Tetenbüllspeiker

Am nächsten Morgen geht es für uns um 8:25 Uhr weiter rund Eiderstedt nach Tetenbüllspeiker. Bei sonnigem Wetter und höchstens zwei Windstärken machen wir um 15:15 Uhr nach 31,25 Seemeilen auf unserem Liegeplatz fest. Unsere frühe Sommertour ist, nach doch sehr wechselhaftem Wetter, vorbei.

Christine und Uli warten in Tönning für sie günstige Windverhältnisse ab, um einen guten Segeltörn nach Föhr zu bekommen. Es waren am Ende der Tour nochmal drei schöne Tage.

* * *

TT Sails



**Ihr kompetenter
Ansprechpartner für**

- **Cruising Segel**
- **Performance Segel**
- **Club Racing Segel**
- **Wanten und Stage**
aus eigener Werkstatt
- **Rollanlagen**
Montage, Wartung, Reparatur
- **Persenninge**

TT Sails
Brauereiweg 16
24939 Flensburg

Tel.: 0461-27177
Mail: info@tt-sails.de
Web: tt-sails.de

**DAS ZWEITE MAL UM DEN FELSEN –
ABER DIESMAL MIT CHAMPAGNERSEGELN!**

Die Löwe von Bremen beim Rolex Fastnet Race 2025

VON CAROLIN BOSSELMANN.

Vor wenigen Jahren noch auf dem Husumer Revier unterwegs, nahm Gyde Hansen zum zweiten Mal auf der „Löwe von Bremen“ am Rolex Fastnet Race teil. Danke Gyde und vielen Dank an Crewmitglied Carolin Bosselmann für den interessanten Bericht. Die Redaktion.

REISEDATEN:

Start: 26.07.2025
Ankunft: 31.07.2025
Gesamt: 1490 sm
Gesegelt: 1373 sm

SKIPPER:

Frederick Nabor

CREW:

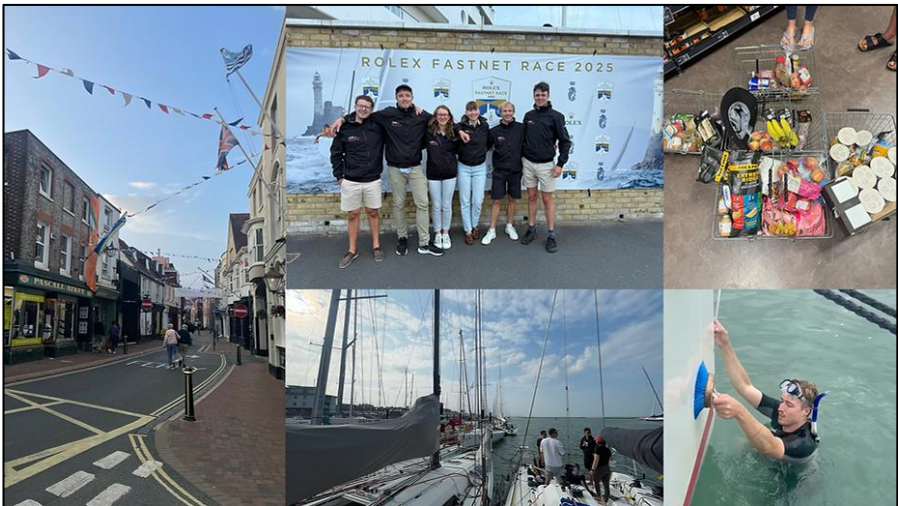
Carolin Bosselmann
Lasse Seeger
Jari Krebs
Tom Denker
Gyde Hansen



Löwe von Bremen Crew bei der Überführung nach Cowes vor den Needles.

Nach der Zubringerregatta bleiben uns noch zwei Tage in Cowes für die letzten Vorbereitungen, bevor am Samstag, den 26. Juli, der Startschuss für das diesjährige Rolex Fastnet Race fallen wird. Für die Mehrheit der Crew ist es die zweite Teilnahme an der rund 700 Seemeilen langen, international beliebten Regatta und die Vorfreude und Aufregung steigt mit jedem Tag.

Der Donnerstagmorgen beginnt bei uns mit einem stärkenden Bacon & Eggs-Frühstück bei wunderbarem Sonnenschein. Danach geht es ans putzen, basteln und sortieren: Das Unterwasserschiff wird geputzt, der Rumpf gesäubert und gewachst, das Rigg geprüft, 120 Liter Wasser gekauft und einige Kleinigkeiten erledigt. Auch unter Deck sortieren wir penibel alles aus, was nicht für das Rennen wichtig ist und reduzieren unsere Kleidung auf das Notwendigste. Alles, was übrig bleibt, verpacken wir in drei Taschen, die von der Rennorganisation nach Cherbourg gebracht werden. Am Abend geht es dann zur Crew Party im Clubhaus des Royal Ocean Racing Clubs (RORC), bei der wir uns in entspannter Atmosphäre mit anderen Crews austauschen. Am Freitag werden dann die letzten Snacks gekauft – von Chips bis Shortbread, Instant Nudeln und englischen Süßigkeiten wandert alles in unsere Taschen – da müssen wir uns ein paar Mal selbst an unser selbstgesetztes Gewichtslimit von 30kg pro Person ermahnen, in das auch das Essen einberechnet wird. Nachmittags folgen dann die intensiveren Navigationsvorbereitungen und das Skipper's Briefing.



Vorbereitungstage in Cowes.

Der Morgen des Starts ist wie beim letzten Mal von einem vorfreudigen Treiben im Hafen geprägt. Nochmal duschen, frühstücken und dann geht es auch schon los zum Startbereich. In diesem Jahr sind inklusive der Profiklassen knapp 450 Boote am Start.

Wir segeln in der IRC Wertung mit insgesamt 380 anderen Segelbooten. Etwa 1,5 Stunden vor unserem Start beobachten wir die Starts der Ultims, IMOCAs und Class40s. Danach folgen die größeren IRC Boote, bevor wir um 12:30 Uhr unser Vorbereitungssignal bekommen. In unserer Klasse, IRC 2, nehmen 70 Boote teil, entsprechend voll war es an der Startlinie. Wir wollen uns möglichst nah an der Cowes Waterfront platzieren, um einen Strömungsvorteil zu erhalten, jedoch nicht zu ambitioniert herangehen, um bei Strom von hinten keinen Frühstart zu riskieren. Die Strategie können wir gut umsetzen und gehen bei 10-15 Knoten auf die Kreuz im Solent.

Ein paar Stunden später passieren wir die Needles und sind frei im Englischen Kanal. Die nächsten 100sm entlang der englischen Küste erfordern Genauigkeit und Konzentration, um die gute Tide optimal auszunutzen und die Entgegengesetzte zu umgehen. Das diesjährige Rennen zeigt sich in vollem Kontrast zu 2023: Während wir damals aufgrund der widrigen Bedingungen und der vielen Boote, die das Rennen vorzeitig aufgaben, ab den Needles weder andere Boote noch besonders viel Landschaft gesehen hatten, zeigt sich der Englische Kanal diesmal von einer absolut beeindruckenden Seite. Kurz vor Portland Bill begegnen uns die ersten Delfine, die Steilküsten strahlen im Sonnenlicht und bei Nacht sehen wir nicht nur den Sternenhimmel und Meeresleuchten, sondern auch noch einen „zweiten Sternenhimmel“ am Horizont, gebildet aus den Toplichtern der anderen Yachten.

Die ersten 1,5 Tage bis zu den Scilly Isles halten wir uns unter den besten 100 von 380 Yachten in der IRC-Klasse. Bei den Inseln erwischt uns die erste Flaute, bevor wir uns auf die lange Kreuz über die keltische See begeben. Hierbei verlieren wir leider ein paar Plätze, denn hin und wieder stampfen wir uns in der teils wirren Welle ein. Das ständige Nebeneinanderhersegeln mit anderen Booten erhält unsere Motivation aber aufrecht und auch der Wind nimmt weiter draußen wieder zu.



Eindrücke während des Rennens.

Kurz vor Fastnet in der Nacht von Montag auf Dienstag probieren wir, die gute Strömung entlang der irischen Küste mitzunehmen. Dafür müssen wir ein paar Winddreher in Kauf nehmen, arbeiten uns aber zielstrebig vor in Richtung Felsen. Wir freuen uns schon, den Fastnet Rock endlich bei Tageslicht zu sehen – allerdings begrüßt uns ein diesiger Morgen und erst ca. 2sm vor Rundung lässt sich das Schimmern des Leuchtfuers erkennen. Gegen 5 Uhr morgens erreichen wir endlich den berühmten Leuchtturm und beenden damit die lange „Startkreuz“. Ein Crewbild mit Leuchtturm darf natürlich nicht fehlen. Viel Zeit zum Bewundern bleibt jedoch nicht, da die Rundung des Felsens ein paar schnelle Segelwechsel erfordert.

Die J2 nach der langen Kreuz endlich geborgen, kommt für ein paar Meilen der FH0 zum Einsatz, bevor wir den A4 für den zwei Tage andauernden Raumwindkurs setzen. Den Dienstag über begleitet uns Wind bis 17kn und eine gute Welle zum Surfen. Mittwoch holt uns dann erneut abflauernder Wind ein. Die Wettervorhersagen haben uns mehr Hoffnung gemacht: die 18kn, die fast alle Modelle vorhergesagt hatten, kommen einfach nicht. Immer mal wieder verirrt sich eine etwas stärkere Brise zu uns, jedoch leider nicht konstant. So werden die letzten 100sm zu einem langen Weg und an der Pinne ist höchste Konzentration erforderlich, um den Genni irgendwie zum Stehen zu bekommen.



Crewbild beim Fastnet Felsen.

Aber uns trägt eine entscheidende Motivation: Noch immer besteht die Möglichkeit, die Haspa berechnet zu schlagen – es handelt sich jedoch nur um ein Zeitfenster von wenigen Minuten! Die letzten Meilen segeln wir mit der gesamten Crew an Deck und probieren wie bei einer Inshore-Regatta alle Register zu ziehen, um jede Sekunde herauszuholen. Parallel begrüßt uns ein wunderschöner Sonnenaufgang vor Cherbourg, mittlerweile baut sich wieder eine schöne Brise auf, sodass der Gennaker uns zuverlässig voranbringt. Die letzte Halse geschafft, ist auch kurz danach das Fort de l'Ouest und damit die Ziellinie in Sicht.

Wir beenden das Fastnet Race 2025 am 31. Juli 2025 um 6:12 Uhr BST und einer Gesamtzeit von 4 Tagen, 17 Stunden und 32 Minuten (berechnet 4 Tage, 23 Stunden, 12 Minuten).

Und die Anstrengung hat sich gelohnt: Wir schaffen es auf den 221. Platz in der IRC Gesamtwertung und damit 2 Plätze vor die Haspa. In IRC 2 werden wir 44. von 70 Booten und unter der deutschen Konkurrenz platzieren wir uns auf dem 10. Platz von 30 Booten.

Darauf gibt es dann einen Anlegesekt und wir genießen die letzten zwei Tage in Cherbourg, bevor eine andere Jugendcrew die Löwe zurück nach Hause segeln wird.

* * *

GEMEINSCHAFTSARBEIT 2025
(FOTOS: JÖRGEN BRUHN)



Eifrigstes Gewusel beim Zurechtmachen und Malen der Brücken

EINE WELTMEISTERSCHAFT IM SCHATTEN DES VESUVS BEI NEUEN FREUNDEN

Bella Napoli

VON HARALD BRUHN, FOTOS VON PIERGIORGIO MARICONTI

Es ist 04.00 Uhr an einem Freitagmorgen im Oktober, Nieselregen und ich stehe mit großer Segeltasche vor der Haustür und warte auf unseren Steuermann Andi mit seinem Bulli und dem Trailer mit „Jola“, einer J22 mit knapp einer Tonne Gewicht und 2,44 m Breite, hinten dran.

Eigentlich hatte ich 1983 mit dem (Regatta) Segeln aufgehört - nachdem Sebastian Barg und ich mit dem Vereinspiraten die Jollenregatta des Husumer Segler-Vereins (gegen seinen Vater mit dessen Conger) gewonnen hatten.

Der Entschluss hielt keine 10 Jahre, dann fing ich wieder an. Als Segellehrer und in verschiedenen Jollenklassen. Und irgendwann vor ein paar Jahren sagte meine Frau Christiane, es sei Zeit für ein Kielboot. Seitdem habe ich mit einem Freund zusammen eine eigene J22 und bin außerdem zu Regatten mit meinem Stegnachbarn Andi aus dem Hamburger Segelclub auf seiner „Jola“ unterwegs.

Anfang Januar war die Whatsapp gekommen: „Sag mal...hättest du Lust zur WM nach Neapel zu fahren? Vesuv, Amalfiküste, Geburtsstätte der Pizza, da wollte ich immer mal hin“ - und dazu ein großer Grinse-Emoji. Was soll man da antworten? Wir hatten schon einige Regatten zusammen gesegelt, aber bei der WM vor zwei Jahren, meiner ersten, war ich nicht ganz fit. In anderer Besetzung und mit deutlich weniger Erfahrung waren wir insgesamt nur im hinteren Drittel gelandet. Daher hatten wir noch eine Rechnung offen.

Und als die „J Bender“ Crew, mit der wir in Hamburg trainieren und die noch regattaverrückter ist als wir, sagte: „Süditalien im Herbst: 20°C Wassertemperatur, Sonnenschein, großartiges Essen und wundervolle Menschen! Da muss man hin!“ war klar, dass wir zusammen fahren würden.

Da sitzen wir nun im Auto, die Navi zeigt 1900 km und von der anderen Hamburger Crew, die ein paar Stunden vorher losgefahren ist, kommt die Nachricht: „Denkt dran, dass ihr trotz des 100er Trailers in Italien nur 80 fahren dürft.“ Was soll's, es werden eh mindestens 25 Stunden Fahrtzeit. Am Nachmittag, als wir gerade beim Schnitzel an der österreichischen Landstraße sitzen, kommt wieder von der anderen Crew eine Nachricht: „Sind über die Alpen und haben schon eine holländische Studentencrew auf der Raststätte gesehen!“ Langsam wird es real...



Endlich Sonne - Schnitzelpause auf 1200 m in Österreich.

Am Sonnabendnachmittag fahren wir endlich in Neapel ein, auf dem Weg zum sehr zentral gelegenen Lega Navale di Napoli, dem ausrichtenden Verein. Inzwischen sind wir gewarnt: Ein französisches Team ist ihrem Navi auf einer „Abkürzung“ durch die Altstadt Neapels gefolgt und die Bergungsaktion durch hilfsbereite Einheimische, als es dann in den engen Gassen weder vor noch zurück ging hat für viel lokale Publicity gesorgt. Wir beherzigen also die Regel: verlasst keinesfalls die großen Straßen, sonst seid ihr mit Trailer verloren. Und auf die Motorroller aufpassen. Naja, welche Verkehrsregeln eigentlich ansonsten in Neapel gelten, bleibt uns bis heute unklar...

Aber wir schaffen es ohne große Probleme und unsere Trimmerin Silke ist über Rom hergefliegen und kommt auch gerade an. Wir merken sofort, dass es hier entspannt, aber doch planvoll zugeht. Der Hafenmeister ist schnell gefunden und schon stehen wir unter dem Kran.

Auf die Frage, ob das Boot nicht zuerst gewogen werden soll – es ist immerhin eine WM – winkt er entspannt ab und guckt nur etwas mitleidig auf unser grau-weiß-geschecktes Unterwasserschiff, das etwas gammelig aussieht. Aber als er beim Boot drehen dagegen kommt, fängt er an zu lächeln und schiebt kurz die

Sonnenbrille hoch: „Nice!“ Wir lachen. Antifouling braucht im Oktober sowieso keiner mehr, darum hatte Andi das Unterwasserschiff glattgeschliffen, bis zu 1400er Nass.

Also schnell anmelden, Mast stellen, Liegeplatz entsprechend der Bootnummer „14“ suchen, Segelvermessung und einmal alles auf Grundeinstellung bringen für die Trainingsrennen am nächsten Tag. Wir werden sehr herzlich von allen aufgenommen und fühlen uns sofort wohl.



Der Binnenhafen des Lega Navale di Napoli –today J22 only.

Als wir fertig sind, ist der Trailer schon irgendwo auf dem benachbarten Marinestützpunkt abgestellt, da bringen wir auch den Bulli hin. In der kommenden Woche gehen wir lieber zu Fuß zu unserem Apartment im antiken spanischen Viertel, auch wenn wir feststellen müssen, dass es ziemlich bergauf geht. Aber dafür beschert uns die Lage beim Frühstück einen tollen Blick über die Regattabahn und die Küste bis nach Capri.



Tolle Aussicht über die Altstadt auf den Golf von Neapel und die Regattabahn

PRACTICE RACE

Am Sonntag finden die offiziellen Practice Races statt. Auf den Stegen des Lega herrscht bereits ein reges Treiben. Direkt vor dem Club liegen jetzt mehr als 20 J22 - wie auf einer Perlenkette. Viele kommen aus den Vereinen in Neapel, dazu einige aus den Niederlanden, Frankreich und immerhin drei aus Deutschland.

Wir kreuzen aus dem Hafen und das erste Mal in den Golfo di Napoli. Leichter Wind, Sonne, 23 Grad Luft- und 20 Grad Wassertemperatur. Der Vesuv wirkt majestätisch auf uns und die Stadt liegt über der Bucht wie Tribünen für unser Spielfeld. Hier werden wir also segeln – eine einmalige und beeindruckende Kulisse.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Warming up – alle Handgriffe noch einmal durchgehen...

Die Wettfahrtleitung wartet noch, bis sich die lokale Thermik als Seebrise entwickelt, dann wird gestartet. Alle Teams sammeln wertvolle Erfahrungen und nach insgesamt drei kürzeren Rennen geht es zurück in den Hafen. Dabei ist der Anblick der Flotte unter Spi einmalig – gut, dass wir hier sind.

Doch nicht nur die Kulisse ist beeindruckend, auch die Organisation vom Lega Navale di Napoli ist es. Ein wenig süditalienische Gelassenheit, dazu viel Elan und Freude, einen für alle wundervollen Event zu gestalten. Und wenn etwas mal nicht so kommt wie geplant, kein Problem, denn man ist auch sehr flexibel und trotzdem fröhlich. Wirklich beeindruckend!



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

...und in Ruhe besprechen, solange noch viel Zeit und Platz ist.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Die Stadt im Hintergrund wirkt wie eine „Tribüne“.

Wir kommen schnell mit den Seglerinnen und Seglern vom Lega ins Gespräch und tauschen uns über alles rund ums Segeln aus. Man spürt förmlich, wie neugierig und voller Erwartung alle sind, denn es ist schließlich nicht eine lokale Regatta – hier findet eine Weltmeisterschaft statt.

Die Opening Ceremony am Nachmittag wird zu einem geselligen Event, doch man merkt auch die Anspannung auf den Stegen. Jetzt geht es los!



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Sekunden vor dem Start - jeder Meter wird verteidigt.

ERSTER WETTFAHRTTAG

Am Montag ist es dann so weit, der erste Wettfahrttag lockt mit Sonne. Eincremen also nicht vergessen - und das im Oktober! Und es verläuft wie erwartet: Nach drei Wettfahrten ist Fraporita – die Weltmeistercrew von 2019 und 2023 – ganz vorne und danach wird es enger im Feld. Die deutschen Teams schlagen sich passabel und landen in den Top 10. Wir sind ganz zufrieden, denn unser Boot ist schnell und die Manöver klappen ganz gut. Aber an den Starts merken wir, dass wir bisher in dieser Konstellation noch keine ernsthaften Regatten zusammen gesegelt sind und mit den thermischen Windstrichen kommen wir auch noch nicht optimal zurecht.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Hohe Motivation – und doch nur wenige Fehlstarts.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Bild 10 Wir können uns recht gut in der vorderen Gruppe platzieren, aber es bleibt keine Zeit, das Panorama zu genießen.

Also ab in den Hafen zur Nachbesprechung – denken wir – und machen die Rechnung aber ohne die Gastgeber. Am Segelclub erwartet uns bereits ein hoch motiviertes Team aus freiwilligen Helfern. Es wird Pasta und Wein gereicht und die Nachbesprechung wird kurzerhand eine Gruppendiskussion zwischen allen Seglern – Die J/22 ist wirklich eine wundervolle Klasse.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Dauernder Abgleich – stimmen Trimm, Position, Speed, Kurs?

ZWEITER WETTFAHRTTAG

Am zweiten Wettfahrttag zeigt sich ein ähnliches Wetterbild wie am Vortag – die lokale Seebrise, die keine unserer gängigen Segelwetter-Apps prognostizieren kann. Aber ein Meteorologe aus der Lega Navale hat uns gut gebrieft.

Nach den Erfahrungen von nunmehr zwei Segeltagen ist klar, es gibt hier nur einen Siegerkurs und der geht über rechts. Und auch der erste Start passt heute. Nach der ersten Runde sind wir vorn, Steuermann Andi behält die Ruhe, fährt uns sauber um die Tonnen und wir gewinnen das Rennen deutlich. Direkt nach der Ziellinie wartet dann auch schon ein Juryboot und checkt penibel unsere Ausrüstung: Anker, Leine, Erste-Hilfe-Set, Leuchte bis hin zum Funktionstest der Tröte – alles okay & congratulations.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Noch können wir uns nicht von den Angreifern absetzen.

Wir realisieren, dass wir das eigentlich unschlagbare Weltmeisterteam der Fraporita mit Seglern aus Frankreich, Portugal und Italien geschlagen haben. Ein großartiger Moment und trotzdem müssen wir versuchen, die Spannung weiter aufrecht zu halten.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Manöverstudien von Piergiorgio Maricontis Drohne.

Aber plötzlich wird der nächste Start verschoben, denn aus dem Funkgerät kommt nur „Delfinos!“ und die Begleitboote gehen erst einmal kurz auf Fotosafari – und wir dann natürlich auch. Ein wunderschönes Bild!



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Seltene Besucher schauen sich das Spektakel an.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Weit auseinandergesetztes Feld auf der Suche nach dem Windstrich.

Aber dann klappt es auch wieder mit der Konzentration, wir erwischen zwar eher mittelmäßige Starts, kommen jedoch mit den Bedingungen gut klar und landen auch in den beiden weiteren Rennen weit vorn, von denen eins unsere Partnercrew aus Hamburg gewinnt. Insgesamt schieben wir uns auf den 4. Platz.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Vorbereitung aufs Spimanöver – ohne Geschwindigkeit zu verlieren.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Maximal 10 Sekunden bis der Spi steht und die Fock unten ist.



Spisetzen querab zur Tonne

So kann es weitergehen – wünschen wir uns bei der Anleger-Pasta.

Für Mittwoch ist von den Organisatoren ein Ruhetag geplant. Aufgrund einer unsicheren Wettersituation bittet die Wettfahrtleitung jedoch alle Segler, auch am Mittwoch auf die Regattabahn zu fahren, um die Chance zu wahren auch wirklich zwölf Wettfahrten segeln zu können. Touristische Pläne werden daher verworfen, wir sind ja schließlich zum Segeln hier.

MITTWOCH: REGEN- STATT RUHETAG

Der Mittwoch begrüßt uns mit Regen – wirklich? An Wind ist auch erstmal nicht zu denken, so wird „AP“ an Land gesetzt und es heißt warten. Jeder geht mit dieser Situation anders um, es werden Karten gespielt, Tischtennis gezockt oder Erfahrungen und Erlebnisse ausgetauscht. Dann frischt der Wind zum späten Mittag auf, eine Unruhe macht sich im Hafen breit. Schließlich wird „AP“ eingeholt und wir dürfen raussegeln. Bis zur Hafeneinfahrt schaffen wir es gerade, da kommt uns die Wettfahrtleitung bereits mit dem Schlauchboot entgegen und ruft „No races today, wind is gone“.

Umso mehr Zeit bleibt nun, sich für die Crew Party vorzubereiten. Und diese wird ein voller Erfolg – italienische Gastfreundschaft, gutes Essen und großartige Musik machen den Abend zu einem wundervollen Erlebnis! Glücklich und voller Emotionen fallen wir ins Bett.

ZYKLON-DONNERSTAG

Am Donnerstag zeigt sich Neapel wettertechnisch von einer anderen Seite – ein Zyklon im südlichen Mittelmeer schickt Regen und Wind - viel Wind - bis 25 Knoten. In leichtem Ölzeug geht es auf die Regattabahn. Diesmal liegt der Kurs anders, die Taktik der ersten Wettfahrttage ist damit hinfällig. In der Ausschreibung war das Maximalgewicht für die Crews, das ansonsten bei 290 kg liegt, ausgesetzt worden, die Italiener fahren alle zu viert und wir sind mit Abstand die leichteste Crew im Feld.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Starke Böen am Start – auch Vierer-Crews haben Stress - zu viel Krängung macht langsam.

Für uns bedeutet das: Viel Wantenspannung, extrem flach trimmen, Segel immer aus der Hand fahren und die Spi-Manöver und vor allem unsere Starts müssen sitzen, um vorne dabei zu sein. Die lokalen Crews kennen jedoch diese Bedingungen und so wird um jede Lücke am Start hart gekämpft.

Wir schaffen es, die Starts sind okay, wir können das Boot aufrecht halten und sind dank unserer überragenden Trimmerin auch bei diesen Bedingungen sehr schnell. So kommen wir auch früh um die Tonnen, bevor das Feld sich dort bekämpft.



Spibaum als „Helikopter“ gesetzt, um länger ausreiten zu können



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Bei über 20 kn Wind muss jeder Handgriff sitzen - kein Platz, um Fehler auszugleichen.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Der Spi wird nicht rechtzeitig an der Leetonne geborgen und weht am Wind weiter aus – Bremsen, Abdrift, Unruhe – keine gute Idee.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Bei Wind fährt sich die J22 eigentlich wie eine Jolle.



Maximale Geschwindigkeit oder taktische Position?

In einem der Rennen, das wir lange anführen, erwischen uns zwei Angreifer erst knapp vor der Ziellinie. Dabei ist uns einer der beiden, der lokale Champion, beim Abdecken trotz Böe mehrfach so dicht aufs Heck gefahren, dass sein Spi in unser Achterstag gegangen ist – Zeit, die Protestflagge zu ziehen. Ist halt Weltmeisterschaft, da kämpft man um jeden Zentimeter...Den Protest ziehen wir aber zurück, als er uns beim Anlegen umarmt und sich entschuldigt. So wollen wir nicht gewinnen gegen diese gastfreundlichen, leidenschaftlichen – in zwischen - Freunde.

Fraporita ist in großem Abstand erste und wir sind im Klassement bis auf den zweiten Platz vorgerückt. Unsere Trainingspartner belegen Platzt drei.

*Verteidigung aus führender
Position - Steuern am Besten
nur über die Bootskrängung*



| P. Mariconti |



SHOWDOWN AM FREITAG

Der Freitag wird dadurch zum nervenaufreibenden Showdown. Die Abstände zwischen dem zweiten und siebten Platz sind eng. Ein weiterer Streicher nach der 10. Wettfahrt würde das Ergebnis nochmal stark verändern.

Der Wind ist an diesem Freitag ist eher schwach und pendelnd. Die Wettfahrleitung auf der Regattabahn hat den Start vorverlegt, um jede Möglichkeit nutzen zu können und zeigt ihr professionellen Fähigkeiten, um faire Rennen zu ermöglichen. Über den Funk hören wir die Kommunikation zwischen Startschiff und Schlauchboot an der Luvtonne. Windrichtung und -geschwindigkeit werden in kurzen Abständen ausgetauscht, unser italienisches Gehör ist mittlerweile so geschult, dass wir die Windentwicklung mitbekommen.



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Trimm prüfen, Taktikkompass nachjustieren, Konzentration halten...

Nach einer gefühlten Ewigkeit scheint dann endlich eine konstante Brise den Vesuv herunterzuwehen. Wir starten und kommen gut weg. Es dreht und kurze Windstriche entstehen. Das ist wie zuhause auf der Alster, wir sind schnell – sehr schnell. Diese Kreuz wird zum Nervenkitzel, aber wir haben Glück und gehen mit deutlichem Abstand als erste um die Luvtonne und bauen den Abstand vor dem Wind noch deutlich aus. Aber dann dreht der Wind und nimmt ab - die Wettfahrleitung muss das Rennen abschließen, als wir am Leegate sind. Wir erhaschen mitleidige Blicke vom Startschiff und bekommen zum Trost frische

Pasta und Besteck rübergereicht. Die Gastfreundschaft versetzt uns wieder in Staunen! Wir warten auf den Wind, warten das die Zeit vergeht, denn heute wird nur bis 15 Uhr gesegelt. Das sind zwei lange Stunden. Immer wieder frischt der Wind auf, doch so richtig durchsetzen möchte sich die Seebrise an diesem Tag nicht. Nun heißt es die Konzentration hochzuhalten.



Abbruch – Wind ist nicht mehr regelkonform.

Gemeinsam mit der anderen Hamburger Crew nutzen wir jede aufkommende Brise um erneut den Trimm zu prüfen und uns einzusegeln. Die Anspannung ist extrem.

Nach einer gefühlten Ewigkeit folgt dem Bangen dann die Erlösung – die Wettfahrleitung beendet um kurz vor 15 Uhr die Regatta. Ein Jubelschrei weht über den Golf von Neapel – von den Weltmeistern, aber vor allem von uns, so groß ist die Freude, denn jetzt sind wir Vizeweltmeister!



P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Wir haben es geschafft – Vizeweltmeister!

Hätte mir das jemand früher erzählt, als ich mit dem Opti auf dem Husumer Hafen gekreuzt bin, während mein Vater und meine beiden Brüder schon wirklich gute Segler waren – ich hätte es nie geglaubt.



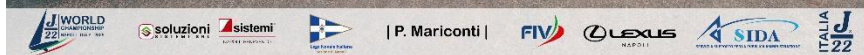
P.Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

Der „Pokal“ geht seit 1990 um die Welt...



P. Mariconti | J22 World Championship 2025 Napoli

...und nun zum dritten Mal die Fraporita



Eine Gemeinschaft, die ihre Leidenschaft teilt.

Die Siegerehrung wird dann noch einmal zu einem emotionalen Höhepunkt – die Seglergemeinschaft der J/22 feiert nicht nur ihre Sieger, sondern auch die einzigartige Gemeinschaft, welche sich in dieser Woche entwickelt hat. Wir haben in dieser Zeit viele wunderbare Menschen getroffen, eine unglaubliche Leidenschaft für den Sport gespürt, neue Freundschaften geschlossen und nicht zuletzt eine unübertroffene Gastfreundschaft im Lega Navale di Napoli erfahren.



Wir bedanken uns für den wunderbaren Event bei unseren Gastgebern.

Mit all diesen Eindrücken kehren wir zurück nach Hause und wissen: Süditalien im Herbst: 20°C Wassertemperatur, Sonnenschein, großartiges Essen und wundervolle Menschen! Da muss man hin!

2026 geht die Geschichte weiter – mit einem gemeinsamen Training im März in Neapel...

Besonderen Dank an Piergiorgio Mariconti für die großartigen Bilder!

* * *

EIN BLICK ÜBER DEN TELLERRAND

Der Restaurierungs-Workshop

TEXT UND FOTOS VON PHILLIP GIENAPP

Im Februar 2025 hatten Pekka und ich das Glück, die letzten beiden Plätze für einen Restaurierungs-Workshop des „Freundeskreis Klassische Yachten“ (FKY) zu bekommen. Wie der Name schon sagt, ist FKY ein Verein, der sich um „den Erhalt klassischer Yachten und Boote und unser maritimes Erbe“ bemüht. Da wir mit der „Tiira“ (die immerhin Baujahr '56 ist) und unseren hölzernen Piraten schon einigermaßen klassische Boote haben, dachten wir, dass so ein Workshop interessant und eventuell auch nützlich sein kann.

So ging es denn an einem Sonnabend im Februar nach Kappeln. Zuerst in die Werft „Janssen & Renckhoff“, wo uns Christopher Hahn, der Werftchef, von der Restaurierung einer hölzernen Yacht aus den 70ern (wenn ich es mir richtig gemerkt habe) erzählte. Bei diesem Boot, das als „Racer-Cruiser“ konzipiert war, hatte sich durch vieles, hartes Segeln die Bodengruppe vom Rumpf gelöst und durch ein Auflaufen war der Rumpf auch leck gesprungen. Es wurde anschaulich geschildert, wie die ursprüngliche Bodengruppe aus Aluminium durch hölzerne Bodenwrangen und Spanten ersetzt wurde und die Rumpfschale abgedichtet wurde. Weiterhin hatten wir Teilnehmer die Möglichkeit, unsere Projekte bzw. Probleme vorzustellen und Rat dazu zu bekommen. Da einige Teilnehmer nicht unbedingt erkannten, dass ihre Anliegen für die anderen von eher begrenztem Interesse waren, hatte dieser Teil gewisse Längen, wurde aber gut von Organisator und Referenten moderiert.

Nach einem reichhaltigen und leckeren Mittagsimbiss ging es dann weiter in das „betreute“ Winterlager von Niels Engel in einem ehemaligen Kohlenschuppen an der Bahnlinie Kiel-Flensburg. Hier haben wir uns dann jede Menge schicker Klassiker angesehen und bekamen zu jedem Boot dies, das oder jenes Wissenswerte erzählt. Neben vielen Booten, die wie aus dem Ei gepellt dastanden, gab es auch Restaurierungsprojekte oder sogar einige ernste Havarien (durch den Ostseesturm). Interessant auch zu sehen, dass man Boote teilweise noch enger als bei uns stellen kann. Bei Kaffee und Kuchen wurde dann über Farben und Lacke gefachsimpelt. Vor allem bei Klarlacken scheint es große Vorlieben und Abneigungen zu geben...

Ganz konkret haben Pekka und ich eher weniger mitgenommen, sondern eher eine zufällige Sammlung von Fakten über Holzbootbau erzählt bekommen (und inzwischen auch leider wieder vergessen).



Gut gestaut: Ein Blick in die Halle von Nils Engel.

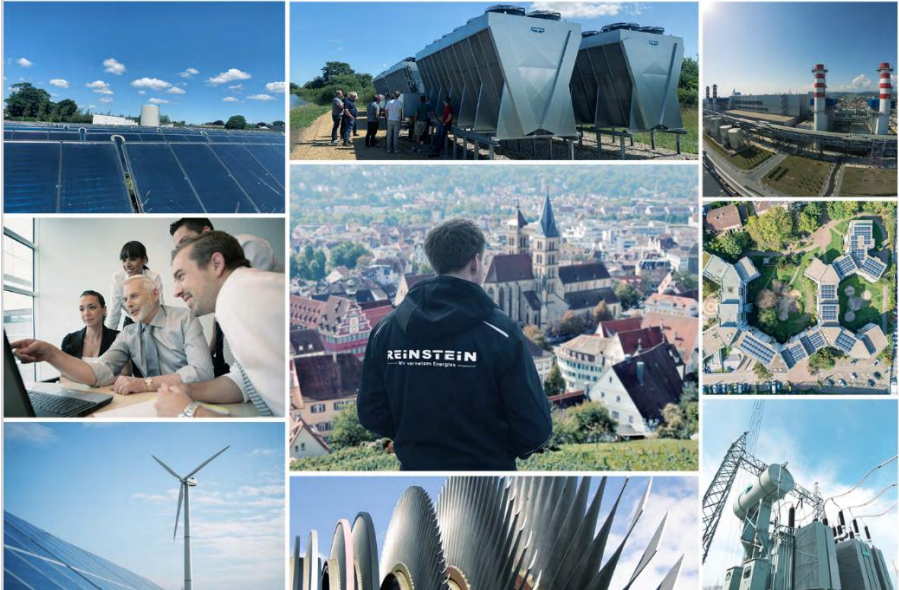
Schön waren auch kleine Randgeschichten, wie die Sammlung kurioser Werkzeuge von Nils Engel oder die Dampfkiste von Janssen & Renckhoff, die durch einen Dampferzeuger zum Tapetenentfernen beheizt wird, so dass es insgesamt ein schöner und lehrreicher Tag war.



Moderslochregatta 2025 (Foto: J.Bruhn)

REINSTEIN

— Wir vernetzen Energien —



Energiewende in kommunaler Hand. Mit REINSTEIN erfolgreich gestalten

Die REINSTEIN GmbH ist Ihr kompetenter Partner für die Umsetzung der kommunalen Energiewende. Mit fundierter Fachkenntnis, strategischer Weitsicht und praxisnaher Beratung unterstützen wir Städte und Gemeinden dabei, ihre Energieversorgung zukunftsfähig, klimaneutral und wirtschaftlich auszurichten. Ob kommunale Wärmeplanung, Potenzialanalyse, Machbarkeitsstudie oder Maßnahmenumsetzung – wir bringen Erfahrung, Lösungsorientierung und Struktur in Ihre Energiezukunft.

www.reinstein-energy.de

VOR 50 JAHREN EREIGNETE SICH EIN SCHRECKLICHER SPORTBOOTUNFALL

Die Laetitia Tragödie

VON VOLKER ZACCHI,
MIT EINEM ORIGINAL-ARTIKEL VON FRED STEPPAT.

Vor wenigen Wochen, Ende September 2025, liegt der Untergang der Segelyacht Laetitia nun genau 50 Jahre zurück. In Wyk auf Föhr groß geworden, hatte ich Anfang der 70ziger Jahre gerade den ersten Kontakt zur Wyker Seglerszene und dem Wyker Yacht Club. Noch ganz genau erinnere ich mich an die bedrückte Stimmung auf der ganzen Insel und besonders bei den Seglern als sich die ersten besorgniserregenden Informationen zu der vermissten Segelyacht „Laetitia“ wie ein Lauffeuer an der ganzen Küste verbreitete.

Auch jetzt während meiner Recherchen zu diesem Artikel traf ich überall, wo ich über diesen Unfall Informationen erfragt habe, auf betroffene Gesichter. An vielen Stellen hier oben an der Küste liegen auf Dachböden und in Kellern immer noch aufbewahrte Dokumente und Fundstücke, die an dieses tragische Unglück erinnern.

Richtig ist, dass sich ganz viele Parameter, die Einfluss auf den Unfall gehabt haben, in den vergangenen 50 Jahren verändert haben. Meiner persönlichen Meinung nach wird man aber dem Thema nicht gerecht, wenn man einfach sagen würde: „Das war vor 50 Jahren, das kann heute gar nicht mehr so passieren“.

Bei einem Segeltörn nach Helgoland ist ganz sicher die Heimreise aus der offenen Nordsee kommend rein ins Wattenmeer auch heute noch der kritischere, anspruchsvollere Teil der Reise, im Vergleich zu dem Törn hin zum „Felsen“. In dem sehr interessant zu lesenden Buch „Der Inselkapitän“ von Martin Kreetz (ISBN978-3-96717-172-3) wird beschrieben, wie auch die Kapitäne der Bäderschiffe vor Einführung der Satellitennavigation auf der Heimreise von Helgoland zurück zu den Häfen an der Küste bei ungünstigen Verhältnissen oft ihre liebe Not hatten, die Ansteuerungstonnen bei den Seegatten zu finden.

Es folgt der Artikel, den unser Ehrenmitglied Fred Steppat für die YACHT (Ausgabe 24/1976) schrieb. Er war Leiter des Wasserschutzpolizeireviere Husum und erster Vorsitzender des HSrV. Wir veröffentlichen Fred Steppats Originaltext (Anm.d.Red.).

* * *

Der Untergang der Segelyacht „Laetitia“

„Nur ein Narr fürchtet die See nicht!“ Mit diesen Worten beendete der Vorsitzende des Seeamtes Flensburg die Untersuchung über den Untergang der Segelyacht „Laetitia“, Heimathafen Wyk/Föhr, bei dem die dreiköpfige Besatzung ums Leben kam, nachdem folgender Spruch verkündet worden war:

„Am 26. September 1975 gegen 11.00 Uhr verließ die Segelyacht „Laetitia“ mit drei Personen an Bord Helgoland, um zur schleswig-holsteinischen Westküste, wahrscheinlich nach Wyk/ Föhr, zu segeln. Das Schiff erreichte keinen Hafen mehr, vielmehr trieben Trümmer und Ausrüstungsteile des Bootes auf Föhr, Amrum, Hooge, Norderoogsand und Süderoogsand an. Die Leichen der Besatzungsmitglieder trieben in der Zeit vom 10. Oktober bis zum 21. November 1975 an verschiedenen Stellen der schleswig-holsteinischen Westküste an.

Der Unfall hat sich mit großer Wahrscheinlichkeit im Bereich des Schmaltiefs, nach dem Eintritt des zweiten Hochwassers am 26. September 1975 ereignet. In diesem Bereich stand zur vermutlichen Unfallzeit eine hohe, durch das Gegeneinanderlaufen von schwerer Windsee und Ebbstrom verursachte See.

Die eigentliche Unfallursache konnte nicht geklärt werden. Die Umstände sprechen für einen unerwartet schnellen Eintritt des Unglücks. Wahrscheinlich sind Besatzungsmitglieder vor Untergang des Schiffes über Bord gespült worden oder beim Durchkentern in der Grundsee von Bord geraten.

Die Feststellung eines Verschuldens eines Beteiligten war nicht Gegenstand der Untersuchung, da sämtliche an Bord Befindlichen ums Leben gekommen sind.

Die umfassenden Maßnahmen zur Nachsuche und Aufklärung des Unglücks verdienen Anerkennung.“

Soweit der Spruch des Seeamtes. Da dieses Ereignis für den Segelsport auf der Nordsee von allgemeiner Bedeutung ist, soll an Hand der seeamtlichen Untersuchung versucht werden, den Untergang der „Laetitia“ zu rekonstruieren.

BESATZUNG STAND UNTER ZEITDRUCK.

Es ist Freitag, der 26. September 1975. Die Segelyacht „Laetitia“ vom Typ Vivacity 24 liegt mit dem Eigner Wolfgang Lemmen (37), dem Optiker Peter Wendrich (34) und dem Studenten Jost-Michael Straeter (23) auf Helgoland. Die ersten Herbststürme sind bereits über die Nordsee gefegt, und die Besatzung wartet seit einigen Tagen auf eine Wetterbesserung, um die Rückreise nach Wyk/Föhr antreten zu können. Der Wind weht mit Stärke 5 bis 6 aus WSW. Seit dem 24. September hängt eine Sturmwarnung mit SW 8 bis 9 aus, die am

Morgen des 26.9. in eine Windwarnung W 6 bis 7 umgewandelt wird. Um sich über die weitere Wetterentwicklung zu informieren, hört Lemmen um 09.10 Uhr den Seewetterbericht von Norddeich-Radio:

Starkwindgefahr für die Deutsche Bucht.

Vorhersage: SW - W 7-6.

Aussichten: W - SW um 5.

Stationsmeldungen:

Elbe 1:

SSW 6

Helgoland:

WSW 5

List/Sylt:

WSW 5

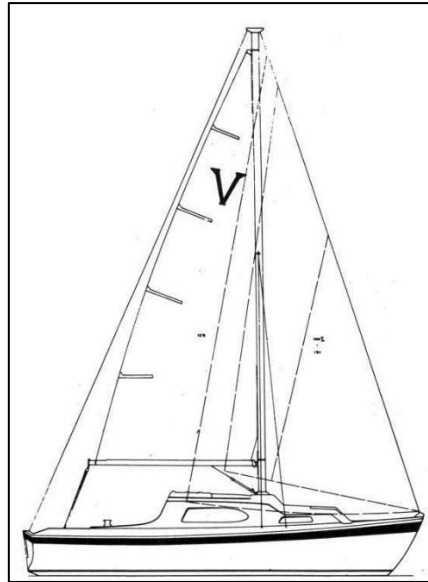
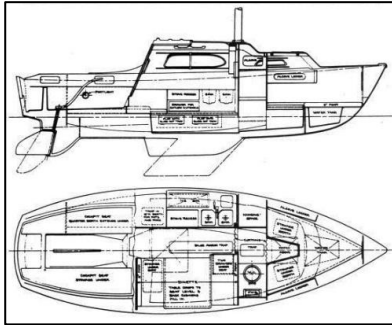
Die Besatzung steht unter Zeitdruck, Straeter soll seine Arbeit am Wyker Krankenhaus wieder aufnehmen, und Wendrich will unbedingt am 27. September zu Hause sein. Lemmen geht nach dem Wetterbericht von einer Wetterberuhigung aus und entschließt sich zur Überfahrt. Gegen 11.00 Uhr läuft die Yacht nur unter Sturmfock und mit Maschine aus. Die Flut hat um 09.22 Uhr eingesetzt und mit dem Hochwasser will Lemmen an der Barre vor dem Schmalteuf stehen. Er hat schon viele Reisen bei 6 bis 7 Windstärken von Helgoland zur Küste gemacht. Seit 15 Jahren ist er Nordsee-Segler, und sein Lieblingsziel ist Helgoland, das er jährlich 15 bis 20 Mal anläuft. Meistens ist er allein an Bord. Auf dieser Herbstreise, die von Föhr durch das nordfriesische Wattenmeer in die Eider, und weiter über den Nordostseekanal und Cuxhaven nach Helgoland geht, begleiten ihn Peter Wendrich, der das erste Mal in seinem Leben segelt, und Jost - Michael Straeter, der schon sechs Jahre in der Ostsee gesegelt hat.

Mit 4 bis 5 kn entfernt sich die Yacht in Richtung Nordost, um das Schmalteuf zu erreichen. Gegen 12.30 Uhr wird sie letztmalig vom Helgoländer Oberland gesichtet.

DIE KÜSTE WIRD ALARMIERT.

Das Wochenende am 27./28. September brachte die erste Herbststurmflut über die Küsten Nordfrieslands. 2,5 Meter war die Flut über das mittlere Hochwasser gestiegen, und die Halligen hatten das erste Landunter. Der Wind hatte sich gelegt, als in den Abendstunden des 28. September der erste Anruf bei der Wasserschutzpolizei in Husum einging. Die Angehörigen des Peter Wendrich waren unruhig geworden. Sie wußten jedoch nur zu berichten, daß er mit einem weißen Segelboot von Helgoland ausgelaufen sein mußte und eigentlich schon längst zu Hause sein sollte. Bootsname und Name des Eigners konnten nicht genannt werden. Die Wasserschützer ermittelten, daß es sich um die „Laetitia“ handelte, und lösten an der Küste unverzüglich Seenotalarm aus.

Ansichten der originalen Vivacity 24 aus dem Verkaufsprospekt.



Die Mittelkielvariante war 7,16 m lang, 2,44 m breit und hatte einen Tiefgang von 1,12 m. Die Segelfläche betrug 23,7 m². Das Gewicht war mit 1905 kg angegeben, wovon 794 kg Ballast waren. Wolfgang Lemmen verlängerte das Achterschiff auf 7,84 m und verstärkte den Kiel.

In den Morgenstunden des 29. September liefen Seenotrettungskreuzer, SAR-Hubschrauber und Polizeiboot zur Suche aus, Häfen und Liegeplätze wurden abgefragt, ferner wurde eine PAN-Meldung über Norddeich-Radio ausgestrahlt und Fischerboote und Fährschiffe zur Mitsuche aufgefordert. Doch alles verlief zunächst negativ.

Um dem Leser den weiteren Ablauf verständlich zu machen, ist es erforderlich, den Wetterverlauf in der fraglichen Zeit zu schildern.

WETTERENTWICKLUNG.

Den Vorhersagen des Seewetterberichtes steht folgender tatsächlicher Wetterverlauf gegenüber:

Das Gebiet der Deutschen Bucht lag im Trogbereich eines Sturmtiefs mit Kern über der nördlichen Nordsee; Wind W 7.

Die Wetterwarte Helgoland registrierte folgende Windstärken am 26. September:

10.00 - 12.00: Wind 260°; Stärke 6 (Auslaufzeit).

13.00—16.00: Wind 260°; Stärke 7, in Böen 9.

16.00—17.00: Wind 270°; stetig zunehmend mit Böen 8, später 9.

Der Vorhersage (abnehmende Winde 7 bis 6 mit Aussichten 6 bis 5) steht also ein Sturm mit 8 bis 9 Windstärken gegenüber, d. h. eine Differenz von drei bis vier Windstärken. Der zur Seeamtsverhandlung geladene Sachverständige des Seewetteramtes Hamburg hatte leider nur die Rundfunkwetterberichte mitgebracht, und hier war die Differenz nicht ganz so groß. Die Begründung: Norddeich-Radio kann von den Seglern sowieso nicht abgehört werden.

BOOT UND AUSRÜSTUNG:

Die 7,20 m lange und 2,44 m breite „Laetitia“ wurde 1970 bei Russel Marine Ltd. in Essex, England gebaut. Später verlängerte Lemmen das Achterschiff und verstärkte den Kiel, so daß die Länge 7,84 m betrug. Der Rumpf bestand aus einer GFK-Doppelschale, die in Höhe der Scheuerleiste mit dem Oberdeck zusammenschraubt war. Die Yacht war mit neun verschiedenen Segeln und einem 9-PS-Einbaudiesel ausgerüstet. Zur Sicherheitsausrüstung gehörten eine Rettungsinsel für sechs Personen, Schwimmwesten, Lifebelt, Signalpistole mit Munition und Seenothandsignale.

An nautischen Geräten waren ein Funkpeiler, Echolot, Windmesser, Speedometer und Kompaß vorhanden.

Das Seeamt stellte fest, daß die Yacht für die Küstenfahrt gut ausgerüstet war.

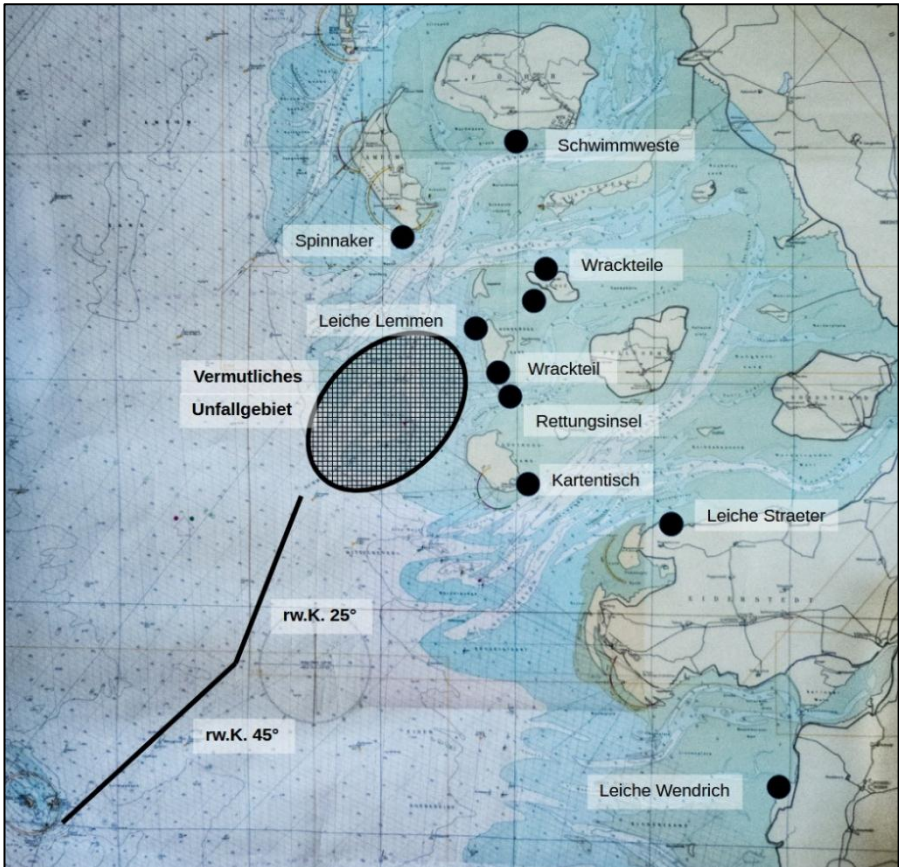
WRACKTEILE WERDEN GEFUNDEN.

Am Dienstag, dem 30. September, hat es sich an der Küste und auf den Inseln und Halligen herumgesprochen, daß eine Segelyacht vermißt wird. Gerüchte tauchen auf. Die Yacht ist überlaufen worden, die Yacht ist explodiert, jemand will Lemmen nach dem 26. September noch auf dem Festland gesehen haben – sind einige der Versionen, die kursieren.

Zu den Gerüchten kommen neue Meldungen aus dem Suchgebiet. Auf Hallig Hooge werden zwei Wrackteile der Innenverkleidung angetrieben. Es stellt sich heraus, daß sie schon am 28. September von Halligleuten geborgen wurden, die der Angelegenheit aber zunächst keine Bedeutung beimessen, sondern erst aus der Zeitung erfahren, daß ein Unglück passiert ist.

Auf dem Kniepsand vor Amrum wird ein Plastikeimer mit einem Spinnaker geborgen, auf Föhr treibt eine Schwimmweste an, und beim Süderoogsand findet Vormann Wilhelm Paulsen vom Seenotrettungsboot „Hindenburg“ einen Kartentisch. In der Schublade befindet sich unter anderem Lemmens Personalausweis. Damit steht der Untergang der „Laetitia“ endgültig fest. Die Suche wird fortgesetzt. Das Gebiet von Amrum bis zur Mittelhever, die Außensände Japsand, Norderoogsand und Süderoogsand, das Schmalteuf, das Rummelloch und die Hever - Mündungen werden systematisch durch die eingesetzten Rettungsfahrzeuge und den SAR-Hubschrauber abgesucht. Die Rettungsinsel wird verpackt und unbenutzt auf dem Norderoogsand gefunden.

Bis zum 9. Oktober wird weitergesucht. Erst Anfang Dezember wird ein weiteres wichtiges Wrackteil, das Oberdeck vom Kajütaufbau, gefunden.



Übersichtskarte mit vermutetem Kurs, Unfallgebiet und Fundorten (Bearb.: J.Bruhn).

AUCH DIE LEICHEN WERDEN GEBORGEN.

Die erste Leiche (Wendrich) wurde 14 Tage nach dem Unglück südlich der Eider vor dem Wesselburener Koog gesichtet. Lemmen wurde am 20. Oktober vom Norderoogsand geborgen, und Straeter erst am 21. November vor Westerheversand gefunden. Alle waren mit Ölzeug bekleidet, keiner trug eine Schwimmweste, lediglich Wendrich hatte eine ausgediente Schot mit einem Palstek um den Bauch. Im losen Ende befand sich ein halber Schlag.



Das größte, auf dem südlichen Norderoogsand gefundene Wrackteil musste erst ausgegraben werden. (Foto: Fred Steppat, Bearb: J.Bruhn).

VERMUTLICHER UNFALLHERGANG.

Die Untersuchung des eigentlichen Unfallgeschehens stieß auf erhebliche Schwierigkeiten, da keine Überlebenden vorhanden sind. Berücksichtigt man die Absichten des Eigners, die Wetterlage, die Fahrwasserverhältnisse und Rückschlüsse aus den aufgefundenen Wrackteilen und Leichen, so wäre folgender Unfallhergang denkbar:

Die Yacht lief gegen 11.00 Uhr von Helgoland unter Sturmfock und Maschine aus und wurde noch um 12.30 Uhr unter dieser Besegelung gesehen. Der Kurs führte mit rw. 45° zur Tonne 4 des ehemaligen Elbe-Esbjerg-Weges und von dort mit rw. 25° zur Schmaltief-Ansteuerung. Durch Schmaltief und Norderaue

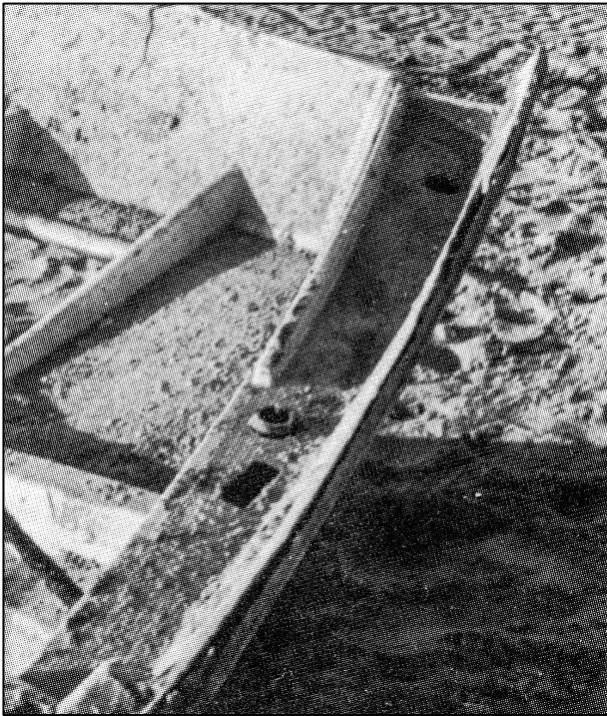
sollte die Reise nach Wyk/Föhr gehen, eine Gesamtstrecke von 42 sm. Mit dem Strom und fast achterlichem Wind wird die Yacht etwa 4 bis 4,5 kn gelaufen sein. Eine höhere Geschwindigkeit dürfte wegen der grober werdenden See und kleinster Besegelung kaum erreicht worden sein. Zwischen 14.00 und 14.30 Uhr könnten die 13 sm bis zur Tonne 4 zurückgelegt worden sein. Bereits zu diesem Zeitpunkt muß nach Angaben der Helgoländer Wetterwarte schweres Wetter aufgekommen sein. Die nächsten 9 sm bis zur Schmaltief-Ansteuerung werden erheblich schwieriger gewesen sein. Vor 16.00 bis 16.30 Uhr kann die Ansteuerung kaum erreicht worden sein. Der Flutstrom kenterte aber bereits um 15.30 Uhr, so daß nunmehr Wind und Strom gegeneinander liefen. Daß sich bei Windstärke 8 bis 9 und auslaufendem Strom gewaltige Brecher entwickeln können, wird sich auch der Nicht-Nordsee-Segler ausmalen können. Der gefährlichste Punkt der Reise war die Barre vor dem Schmaltief.



Noch einmal das eingesandete Kajütdach mit den Seitenwänden. Deutlich zu sehen ist das zerstörte Schott zur Plicht. (Foto: Fred Steppat, Bearb: J.Bruhn).

Das Nordsee-Handbuch des DHI warnt ausdrücklich vor dem Befahren der Außenbarren vor den Seegatten bei westlichen Winden und auslaufendem Strom, da die Wellen zu steil auflaufenden Brechern werden. Kleineren Fahrzeugen wird unter diesen Umständen dringend vom Befahren der Barre abgeraten. Auf der Barre könnte die Yacht, in schwerer See kämpfend, gegen 17.00 bis 17.30

Uhr gestanden haben. Neben dem schlechten Wetter wurde die Navigation besonders problematisch, da die kleinen Fahrwassertonnen von einer Yacht bei diesen Verhältnissen kaum auszumachen sind. Entweder die Barre, die Tuschgründe oder gefährliche Sandbänke vor dem Rummelloch können der Yacht zum Verhängnis geworden sein. Die aufgefundenen Wrackteile, die von erheblichem Ausmaß sind, haben gezeigt, daß die Yacht total zerschlagen wurde, was eher für ein Auflaufen als für ein Durchkentern spricht. Der Zustand des aufgefundenen Oberdecks läßt erhebliche schiffbauliche Mängel erkennen. Rumpf und Deck waren nur zusammengeklebt und hin und wieder genietet. Die Scheuerleiste wurde als Blende vorgesetzt. Die Püttings hatten keine Verbindung zum Rumpf. Im Oberdeck waren Vierkantlöcher eingelassen, in denen die Püttings mit Unterlegscheiben befestigt waren. Aus diesen Gründen konnte das Oberdeck mitsamt der Beseglung und Takelage durch eine achterliche See, die tonnenschwer auf noch gesetzte Segel gedrückt hat, abgeschlagen worden sein. Der Rumpf war dann nur noch eine treibende Badewanne und kann anschließend auf einer Sandbank zerborsten sein.



In den Vierkantöffnungen saßen die Püttings, die scheinbar nur in der Deckschale befestigt waren. (Foto: Fred Steppat, Bearb.: J. Bruhn).

Vorsorgemaßnahmen für irgendwelche Notfälle waren offenbar nicht getroffen worden, denn Schwimmwesten waren nicht angelegt und die an Bord befindliche Rettungsinsel war nicht mit der Reißleine am Deck befestigt. Sie konnte bei der ersten See aus ihren Laschings auf dem Vordeck reißen und stand für Rettungszwecke nicht mehr zur Verfügung. Offenbar konnten auch keine Seenot-Signale mehr abgefeuert werden.

Somit war die Besatzung ihrem Schicksal überlassen und wurde ein Opfer der Nordsee.



Ansicht des auf dem Kopf liegenden Kajütdachs von vorne. Die Verbindung zum Deck ist glatt abgerissen. (Foto: Fred Steppat, Bearb.: J. Bruhn).

ZUSAMMENFASSUNG DER URSACHEN, DIE ZUM VERLUST VON DREI MENSCHENLEBEN FÜHRTEN.

1. Der Wetterbericht von Norddeich-Radio wich erheblich von den tatsächlichen Wetterverhältnissen ab. Unter Berücksichtigung der Gesamtwetterlage hätte eine Sturmwarnung herausgegeben werden müssen. Verantwortlich für den Seewetterbericht ist das Seewetteramt Hamburg.
2. Lemmen war als vorsichtiger Segler bekannt, der bei einer Sturmwarnung sicherlich nicht ausgelaufen wäre.
3. Obgleich während der Reise eine Wetterverschlechterung eintrat, wurden keine Schwimmwesten angelegt. Damit wurden die Überlebenschancen von vornherein eingeschränkt.

4. Die Rettungsinsel war nicht mit der Reißleine an Bord befestigt. Daher war sie für Rettungsmaßnahmen bei schlechter Wetterlage nicht einsatzklar.
5. Sturm mit Windstärke 8 bis 9, schwere Grundseen und Brecher auf der Barre des Schmaltiefs, navigatorische Schwierigkeiten in hohem Seegang und gefährliche Sandbänke in unmittelbarer Nähe des Fahrwassers überforderten Schiff und Besatzung.
6. Schiffbauliche Mängel an der Yacht können dazu beigetragen haben, daß die herrschenden Wetterverhältnisse nicht verkräftet werden konnten.
7. Die Vermißtenmeldung der Angehörigen ging erst über zwei Tage nach dem vermutlichen Unglück und ohne Angaben von Bootsnamen, Eigner usw. ein. Rettungsmaßnahmen hatten daher nur noch geringe Erfolgsaussicht.

Daraus ergibt sich, daß sowohl eine Reihe von äußeren Einflüssen als auch die Unterlassung seemannschaftlicher Vorsorgemaßnahmen ursächlich für den Untergang gewesen sind. Das Seeamt schloß seine Untersuchungen mit einigen Empfehlungen an die Sportschiffahrt ab, die sich aus diesem Unfall ergeben:

1. Keine Ausübung des Wassersports unter Zeitdruck. Dadurch wird die Risikobereitschaft erheblich gesteigert.
2. Abmeldung mit Aufgabe des Reiseziels und vermutlicher Ankunftszeit bei Hafenmeistern und Angehörigen.
3. Bei den Reisevorbereitungen die Wetterlage und den Wetterbericht einbeziehen und das Schiff seeklar machen, wie es gute Seemannschaft erfordert.
4. Bei Wetterverschlechterungen Schwimmwesten anlegen, sie verlängern die Überlebenschancen erheblich.
5. Bei der Abnahme von Sportboot-Führerschein-Prüfungen sollte mehr Wert auf Navigation und Wetterkunde gelegt werden als auf das Pauken von Gesetzen.

Diese zwar allgemein gehaltenen Empfehlungen sollten jeden Freizeitschipper zum Nachdenken und zur Vorsicht anregen. Auch dem Bundesverkehrsminister sollten sie bei der Abfassung einer neuen Prüfungsordnung für den Sportboot-Führerschein Anlaß sein, die Praxis mehr in den Vordergrund zu stellen.

Als weitere Empfehlung bleibt für den Nordsee-Segler nachzutragen, daß bei Weststürmen und auslaufendem Wasser die Barren vor den Seegatten nicht befahren werden sollten. Ein Abwettern im freien Seeraum ist zwar nervenaufreibend und kräftezehrend, aber in der Regel sehr viel sicherer.

FRED STEPPAT

Hierzu eine redaktionelle Anmerkung:

Soweit Fred Steppats detaillierter Bericht mit seinen wertvollen Hinweisen, der fast wörtlich in der YACHT Ausgabe 24/1976 wiedergegeben wurde. Nicht verschweigen wollen wir die Reaktion des Herstellers, der Firma Russel Marine Ltd. in Westcliff-On-Sea in Essex/ England. Dieser schreibt einen Leserbrief an die YACHT (erschienen in Heft 6/1977). Die Rumpf-Deck-Verbindung sei geschraubt und zusätzlich geklebt beziehungsweise resingebunden gewesen. Dass Schraubbolzen aus dem Laminat gerissen seien, zeige die enormen Kräfte, die ganze Schiffsteile zerschlagen hätten. Besonders weist der Hersteller darauf hin, dass die LAETITIA von Wolfgang Lemmen verändert worden sei. Ob dabei Spannungen oder Schwachstellen im Bootskörper erzeugt worden wären, könne nicht mehr geprüft werden. Weiter vermute man, dass auch die Rumpf-Deck-Verbindung zum Teil gelöst worden sei. „Inwieweit diese fachgerecht wieder zusammengesetzt wurden, erscheint uns fraglich“, beendet der Hersteller sein Schreiben. Interessanter ist wohl, zu welchen Feststellungen er sich nicht äußerte.

* * *

WAS HAT SICH SEIT 1975 ALLES VERÄNDERT?

Als wichtigste Veränderung fällt mir dazu als erstes die **Satellitennavigation** ein, die cirka um die Jahrtausendwende für den normalen Sportboot - Skipper erschwinglich und benutzbar wurde. Selbst für mich, der die Zeiten vor der Satellitennavigation noch gut kennt, der auch schon damals nur mit Kompass und Papierseekarte und Kursdreieck von Helgoland zur Küste segelte, ist es heute kaum noch vorstellbar auf die moderne Satellitennavigation zu verzichten.

Als nächster gravierender Unterschied – verglichen zu den 70ziger Jahren – fällt mir die **Wettervorhersage** ein, die auf jeden Fall heute in vielfältigerer Auswahl und quasi 24/7 fast überall für Jedermann zur Verfügung steht. Ich wage zu behaupten, dass die heute zur Anwendung kommenden Wettervorhersagemodell zumindest für die 12 bis 24 Stundenvorhersage eine höhere Treffsicherheit haben als die damaligen Vorhersagen. Einen qualitativ hochwertigen Seewetterbericht konnte man damals nur mit einem Kurzwellenempfänger um 9:15 Uhr und um 21:15 Uhr von Norddeich Radio empfangen. Besonders wenn das Wetter schlecht, und man eingeweht war, scharten sich oft mehrere Skipper eng gedrängt bei demjenigen an Bord, der den Norddeich Radio Seewetterbericht empfangen konnte und lauschten ganz aufmerksam den Stationsmeldungen und den Vorhersagen und gegebenenfalls den Starkwindwarnungen für die einzelnen Seegebiete.

Damals führte der Weg für die Amrumer und Föhler Segler von und nach Helgoland durchs **Schmaltief**, heute segeln wir entlang der Betonung des **Rütergats**. Beide Wege führen von der offenen Nordsee über ein schmales Seegatt ins geschützte Wattenmeer. Der damalige Weg von Helgoland ins Schmaltief war noch ein kleines bisschen ungünstiger und kniffliger, weil die Ansteuerungstonne des Schmaltiefs noch ca. 5 Seemeilen dichter an den tückischen Sänden vor Süderoogsand liegt, als die heutzutage fast immer gewählte Ansteuerungstonne vom Rütergat.

Durch die fast **ständige Erreichbarkeit** durch WhatsApp und Co. wäre es heute sehr viel unwahrscheinlicher, dass Angehörige einer Segelcrew erst nach mehreren Tagen eine Vermisstenanzeige ohne genaue Angaben zum Boot abgeben würden.

WAS IST NACH WIE VOR UNVERÄNDERT ZU DER SITUATION VOR 50 JAHREN GEBLIEBEN?

Helgoland liegt noch immer in der offenen Nordsee. Der Weg dorthin und besonders der Weg zurück ins geschützte Wattenmeer führt unweigerlich durch ein Seegatt mit einer Barre, wo sich sehr schnell steile gefährliche Seen aufbauen können.

Selbst bei optimaler Sicht segelt man mindestens 8 bis 12 Seemeilen ohne Landsicht auf der offenen Nordsee. Auch bzw. gerade bei der bequemen modernen Satellitennavigation ist es nach wie vor extrem wichtig, dass der Schiffsführer jederzeit genau weiß wo er sich mit seinem Schiff befindet.

ZUM ABSCHLUß:

Ganz bestimmt möchte ich nicht 50 Jahre nach dem tatsächlich sehr tragischen Unglück irgendjemandem eine Schuld zuweisen oder besserwisserisch belehrend um die Ecke kommen. In dem Artikel, den Fred Steppat für die Yacht schrieb, ist der Spruch des Seeamtes zitiert und mehr gibt es nicht dazu zu sagen.

Für mich selbst versuche ich einige grundlegende Regeln, nicht nur, aber besonders auf dem Weg von und nach Helgoland konsequent zu beherzigen:

1. Eine regelmäßig gewartete Schwimmweste tragen meine Crew und ich nicht nur auf dem Weg nach Helgoland.
2. Zu dem Haupt - Seekartenplotter sollte immer für den Notfall ein redundantes Gerät mit einer aktuellen elektronischen Seekarte an Bord sein, und wenn es nur das „normale Handy“ ist.

3. Zu der elektronischen Seekarte habe ich auch immer noch eine Papierseekarte mit Kursdreieck und Bleistift und Radiergummi an Bord. Unbestritten ist es sinnvoll bei einem Törnabschnitt ohne Landsichtkontakt in regelmäßigen Abständen die aktuelle Position aus der elektronischen Seekarte in die Papierseekarte einzutragen.
4. Auch in der heutigen Zeit darf man die umfangreich zur Verfügung stehenden Wettervorhersagen gerne noch mal hinterfragen und prüfen, ob man zu dem geplanten Törn auch dann ablegen würde, wenn die Windstärke ein Beaufort mehr als vorhergesagt wehen wird und die Richtung des Windes 20° ungünstiger als vorhergesagt einfallen würde.

Auf meinem diesjährigen Wunschzettel für mich vom Weihnachtsmann habe noch einmal wieder ein modernes DSC fähiges UKW- Sprechfunkgerät geschrieben. Ich denke solche Seefunkgeräte sind ein echter Game-Changer für die Sicherheit in der heutigen Sportboot - Schifffahrt.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen noch viele spannende erlebnisreiche Segeltörns und allzeit eine sichere Heimreise zurück in unseren Heimathäfen.

Volker Zacchi, Dezember 2025

* * *



Moderslochregatta 2025 (Foto: J.Bruhn)

PER DRAHTESEL ZUM NORDDEUTSCHEN
JUGENDSEGLERTREFFEN

Jugendseglertreffen auf der Schlei

VON EKKEHARD PAPKE, FOTOS SAMMLUNG EKKEHARD PAPKE UND
ARCHIV HSRV, REPRO.: JÖRGEN BRUHN.

Der Deutsche Seglerverband bestellte für die Jugend mehrere Segelkutter bei verschiedenen deutschen Werften. Unser Husumer Segler-Verein bewarb sich um ein solches Schiff. Wir erreichten ein positives Ergebnis für ein neues Jugend-Ausbildungsboot.

Nr. 06: Telegramm		Nautische Runddienst	
-HMB 5- 386 KIEL F 10 17 26 1254 =			
Aufgenommen: 26. 11. 1954 durch: S.S. Amt Husum Nordsee		Übermittelt: Tag: Zeit: Ort: durch:	
		JACOBSEN FLENSBURGERPCHAUSSEE 19 HUSUMNORDESEE =	
<u>KUTTER ENDCUELTIG ZUGETEILT = FACHAUSSCHUSZ SEGELN +</u>			
Für dienstliche Rückfragen		18 + -HMB 5- 1326 SET HUSUM NORDSEET <small>Schleierische, Hannover 7. 83 34.600 Blöcke zu 100 Bl.</small>	

*Der Fachausschuß Segeln des DSV teilt dem ersten Vorsitzenden Walli Jacobsen am
26.11.1954 die gute Nachricht mit.*

Die Werft in Strande baute unseren Segelkutter „Aldebaran“, der seinerzeit in unserem Verein mit großem Abstand das einzige werftneue Boot war. Für uns gab es die Verpflichtung, an der Schlei am Jugendseglertreffen teilzunehmen.

Unser 1. Vorsitzender / Jugendwart Walter Jacobsen, dessen Vorfahren Fischer waren, trainierte uns damals sehr fordernd und zielstrebig. Bei Wasser im Hafen wurde mit „Aldebaran“ Mittwoch Nachmittag und am Wochenende segelt-auch gepullt.



Mit Muskelkraft: Pullen auf dem Hafen

Bei Niedrigwasser in der folgenden Woche lernten wir in der Bootshalle Theorie und Leinenkunde immer mit mindestens 10 Jugendlichen.



Herr Jacobsen kontrollierte alles

Mit unserem offenen Kutter konnten und durften wir nicht außenrum in die Eider zum Ziel an der Ostsee segeln. Um gefährliche Anreisen zu verhindern, stellte die Bundeswehr gut ausgerüstete, doppeltbeplankte und damit schwere Segelkutter für die anstehende Schleiwoche zur Verfügung. Per Los wurde der Marine Kutter MS 67 für eine Woche unser Schiff.



Unser Rennsegler



Kurz vorm Start

Harald Jürgens, der Inhaber des Bekleidungsgeschäftes an der Neustadt in Husum, war Mitglied und später auch zweiter Vorsitzender in unserem Verein. Er wurde beauftragt, je ein neues, passendes blaues Takelhemd für uns „Schlei-segler“ zu besorgen. Einheitlich gekleidet, mit wenig Gepäck und teilweise geliehenen Fahrrädern, die alle den zweiten Weltkrieg miterlebt hatten, stabile Konstruktionen ohne Gangschaltungen mit betagten Reifen und Schläuchen, so ging es los. Mit Flickzeug konnten wir umgehen und auf der weiten Tour kamen Schadstellen aufrauen, mit Kleber versehen, Flicker auftragen, warten und zusammensetzen zum Einsatz. Wir, die Kutterbesatzung, radelten 1961 im Verbund einmal quer durch Schleswig-Holstein zur Jugendherberge Borgwedel an der Schlei.

Unsere Fahrräder wurden für eine Woche sicher abgestellt. Kontrollierte Bett-ruhe war getrennt nach Geschlecht immer ab 22:00 Uhr.




Freizeit vor der Jugendherberge (v.l.: Ekkehard Papke, Rüdiger Blatt, Frank Siewert, Heidi Schulz, Ute Callsen, Magda Lorenzen, Ernst Winkel)

Ganz in der Nähe auf der Großen Breite vor Schloss Louisenlund fand das Norddeutsche Jugendsegler-Treffen statt.

Das Internat für besonders begabte Kinder gibt es heute noch auch mit dem Unterrichtsfach Segeln und dafür auch Bootsstege und Sportboote zum Erlernen der regenerativen Fortbewegung.

**NORDDEUTSCHES
JUGENDSEGLER
TREFFEN**



vom 9. bis 16. Juli 1961
 in
LOUISENLUND

Unter- scheidungs- zeichen	Name der Yacht	Gemeldet von	Verein
1. Start: 11. — 12. 7. 1961 Vorbereitungs-signal 9.55 Start 10.00 Uhr Kutter			
I	Spiekerroog	Länderziehungshelm Louisenlund W. Holz	SSC/L
IV	Spetzgart	Länderziehungshelm Louisenlund D. v. Basewitz	SSC/L
	Bundesmarine	Länderziehungshelm Louisenlund W. Kühne	SSC/L
	Bundesmarine	Länderziehungshelm Louisenlund J. Volkmer	SSC/L
	Dr. Belmer	Segel-Club Eskernförde Alken Bruns	SCE
30	Keen Tied	Elb-Segler-Vereinigung Knut Saalmann	ESV
	Gemma	Flensburger Segel-Club Harald Korn	FSC
S rot	Schlickrutscher	Segelverein Wedel-Schulau Hette Claus	SVWS
XL rot	Knut Lange	Segelverein Wedel-Schulau Volkmar Knudtifer	SVWS
	Nordwest	Jachtclub Nordwest Knut Paul	JKN
	Bundesmarine	Seglerverein Trave Wolfgang Niekel	SVT
	Bundesmarine	Seglerverein Trave Constantin Blanck	SVT
	Bundesmarine	Ilusumer Segler-Verein E. Pappe	HSrV
2. Start: 11. — 12. 7. 1961 Vorbereitungs-signal 10.00 Uhr Start 10.05 Uhr Blinder Start			

Auszüge aus der Ausschreibung.

Noch vor unserer Rücktour per Fahrrad wurden wir besucht von unserem Vereinsvorstand Walter Jacobsen.



Walli Jacobsen mit Crew

Die Segelwoche an der Schlei war für uns ein ganz besonderes Ereignis. Hin- und Rückfahrt mit Fahrrädern, Übernachtungen in der Jugendherberge, kulturelle Veranstaltungen im Schloß Louisenlund und mit segeln, segeln und segeln. Von sehr vielen Gleichgesinnten durften wir lernen. Den großzügigen Sponsoren, siehe den beigefügten Zeitungsbericht, sagten wir sehr herzlich Danke.

Wir waren froh und glücklich, diese besondere Reise zur großen Breite der Schlei unfallfrei erleben zu dürfen.

Die Nordfriesischen Nachrichten berichten 1959:

* * *

Ein Bravo Husums Jugend-Seglern

Husumer Seglerjugend stellte erfolgreichste Mannschaft des Norddeutschen Seglertreffens

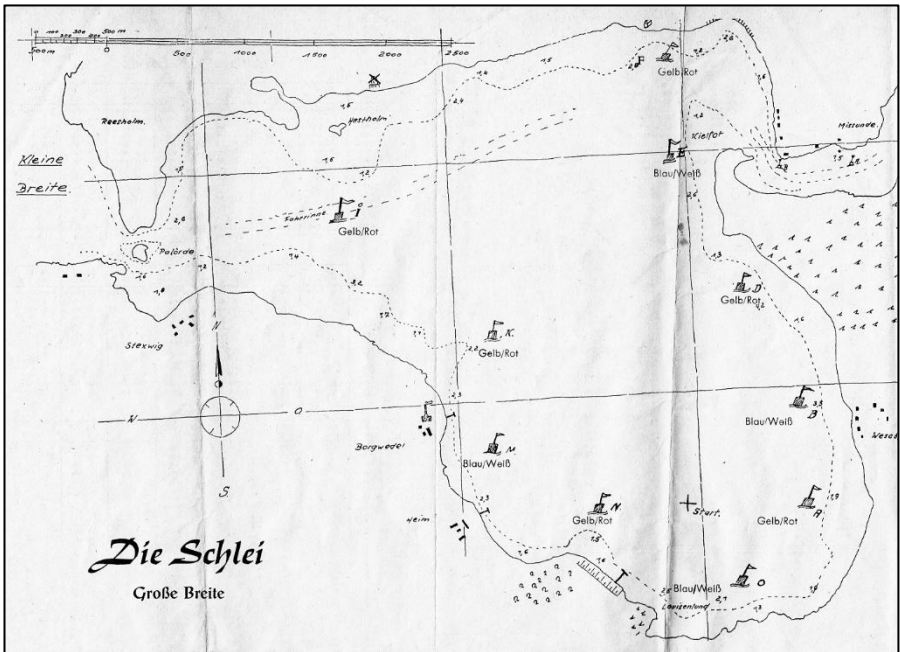
Dieser Tage fand auf der Schlei das Norddeutsche Jugendseglertreffen im Rahmen der Schleiwoche statt. Das Treffen, zu dem die Elite der Piraten- und Kuttersegler — vorwiegend aus Hamburg, Lübeck, Kiel, Flensburg, Schleswig, Husum und Eckernförde — erschienen waren, wurde ausgerichtet vom Kieler Yacht-Club, dem Schlei-Segel-Club und dem Landeserziehungsheim Stiftung Louisenlund, unterstützt durch das Jugendwerk der deutschen SHELL, den Kultusminister des Landes Schleswig-Holstein und den Landessport-Jugendausschuß.

Die Wettkämpfe fanden in herrlicher Umgebung auf der großen Breite der Schlei vor Schloß Louisenlund und Borgwedel statt. Schlanke und schnittige Piratenjollen von fixen Jungen und Mädchen gesegelt rundeten die Wendemarken um zu Siegerehren zu gelangen. Über 40 Piratenjollen, dazu Olympia-Jollen und H-Jollen belebten drei Tage lang die Schlei mit ihren schneeweißen Segeln und 11 Segelkutter zogen mit vollen Plünnen über die Bahnen, die Mannschaften durchweg einheitlich gekleidet. Besonders schmuck anzusehen die Mädchenmannschaft des Segelkutters „Viet“ aus Hamburg-Blankenese im blütenweißen Takelzeug. Bei den Jungen war das blaue Takelpäckchen vorherrschend. Die Kutter selbst hatten alle ihre eigene Note. Der „Schlickrutscher“ aus Wedel-Schulau kenntlich durch besonders hohe Masten und drei gleich große Segel, alle vier Kutter des Landeserziehungsheims in weißer Farbe, die von der Bundesmarine geliehenen Kutter in grau mit grauen Segeln, der Kutter „Dr. Bellmer“ aus Eckernförde mit schwarzem Rumpf, „Viet“ aus Blankenese naturlackiert, überschlanke und schmal, „Keen Tied“ vom Elbsegler-Verein kenntlich allein durch eine große „30“ im weißen Großsegel.

Unsere Husumer segelten auf einem schweren, doppelt beplankten Marinekutter

aus Mürwik. Morgens wurden die Regatten gesegelt, nachmittags fanden seemännische Wettkämpfe statt, d.h. auf abgestecktem Dreieckskurs hatten Gruppen von Booten auf Ausführungssignal hin folgendes durchzuführen: Segel setzen und Anker auf gehen, Mann-über-Bord-Manöver, Segel bergen, Segel reffen, aufklaren und an Land Knoten und Spleißen, Vorleinen werfen und Beantwortung von Fragen aus Gesetz und Seemannschaft.

Abends, nachdem die Boote vor der Jugendherberge Borgwedel nebeneinander festgemacht hatten, fanden kulturelle Veranstaltungen auf Schloß Luisenlund statt.



Regattabahn vor Schleswig

Nr. 1 West	Nr. 2 Ost	Nr. 3 Nord	Nr. 4 Süd	Nr. 5 N-Ost	Nr. 6 N-West	Nr. 7 S-West	Nr. 8 S-Ost
Vom Start M stb E bb J bb F stb N bb B bb E bb J bb E bb J bb B bb	Vom Start B bb J stb E stb A stb M stb J stb E stb J stb E stb K bb	Vom Start E bb J bb O bb E bb J bb O bb	Vom Start O stb J stb E stb O stb J stb E stb O stb J stb E stb	Vom Start D bb M stb F bb J bb K bb F bb J bb F bb J bb N bb K bb N bb	Vom Start J stb B stb O stb J stb O stb J stb B stb A stb	Vom Start N stb M stb F stb K stb J stb F stb K stb J stb F stb M bb D stb	Vom Start A bb B bb J bb O bb B bb J bb B bb J bb
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
zum Ziel 12,2 sm	zum Ziel 10,4 sm	zum Ziel 12,7 sm	zum Ziel 12,7 sm	zum Ziel 12,5 sm	zum Ziel 11,4 sm	zum Ziel 11,3 sm	zum Ziel 11,4 sm

Nr. 9 Nord	Nr. 10 N-Ost	Nr. 11 Ost	Nr. 12 S-Ost	Nr. 13 Süd	Nr. 14 S-West	Nr. 15 West	Nr. 16 N-West
Vom Start D bb K bb O bb D bb O bb	Vom Start D bb K bb M bb D bb N stb B stb N stb	Vom Start B bb K stb D stb K stb D stb M bb	Vom Start A stb K stb A stb N stb K stb	Vom Start O bb A bb M stb D stb B stb M stb D stb	Vom Start N stb K stb D bb M bb B stb N stb B stb	Vom Start M stb D bb K bb B stb M bb B stb	Vom Start K stb A stb K stb D stb A stb
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
zum Ziel 6,1 sm	zum Ziel 6,9 sm	zum Ziel 6,6 sm	zum Ziel 6,1 sm	zum Ziel 7,2 sm	zum Ziel 7,2 sm	zum Ziel 7,4 sm	zum Ziel 6,1 sm

Nr. 17 Nord	Nr. 18 Ost	Nr. 19 Süd	Nr. 20 West	Nr. 21 Nord	Nr. 22 Ost	Nr. 23 Süd	Nr. 24 West
Vom Start D bb M bb D bb O bb	Vom Start B stb A stb M bb B stb M bb	Vom Start O bb A bb M bb O bb D stb	Vom Start M bb O bb B stb A stb N stb A stb	Vom Start D bb N bb O bb	Vom Start A stb O stb N stb	Vom Start O bb A bb M stb B stb	Vom Start M bb O bb A bb
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
zum Ziel 4,9 sm	zum Ziel 5,6 sm	zum Ziel 5,3 sm	zum Ziel 6,1 sm	zum Ziel 3,0 sm	zum Ziel 2,3 sm	zum Ziel 4,2 sm	zum Ziel 2,8 sm

Je nach Windrichtung waren verschiedene Bahnen möglich; auch eine navigatorische Anforderung (Unterlagen Ekkehard Papke, Bearb.: Jörgen Bruhn)

Es waren folgende Preise zu gewinnen:

1. Preis: *Wikingerpreis, gestiftet 1954 vom Schlei-Segel-Club für Kutterwettfahrten.*
2. Preis: *Louisenlundpreis, gestiftet 1958 von Seiner Hoheit dem Herzog zu Schleswig-Holstein für den Kutterwettkampf.*
3. Preis: *Verschiedene Sonderpreise für Steuerleute und Mannschaften.*

Es spricht für den guten Ausbildungsstand unserer Husumer Seglerjugend, daß sie das Treffen als erfolgreichste Mannschaft beenden konnte. Sie gewann unter der Ruderführung von Brar Coldewey vor der 1. Mannschaft aus Louisenlund und der Mädchenmannschaft aus Blankenese den „Louisenlundpreis“ für den Sieg im Manöverwettkampf der Kutter, außerdem ging der Sonderpreis für das Auftreten der besten Mannschaft nach Husum, bei den Kutterregatten wurde der 4. Preis ersegelt und schließlich nahm Brar Coldewey den Pokal für den besten Steuermann mit nach Husum.

Mit diesen errungenen vier Preisen (drei erste Preise und ein vierter Preis) dürfte unsere Seglerjugend die Husumer Farben hervorragend vertreten haben und wir beglückwünschen sie zu ihren Erfolgen.

* * *

opticland
SIEVERS



Juwelier



SIEVERS

Brillen- und Kontaktlinsen-Studio

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

MATRIX

SPINNAKERS

Info
0461
3 10 70 60

DESIGN



CRUISING GENNAKER

Der UK Cruising Gennaker ist ein echtes Multitalent. Das Allround Matrix Design ermöglicht es, tiefe raum-
Kurse und spitze Halbwindkurse gleichermaßen zu segeln.

Überzeugen Sie sich selbst bei einem unverbindlichen Beratungsgespräch!

UK Sailmakers Deutschland

Dirk Manno & Stefan Voss oHG

Fördepromenade 8 | Tel. 0461 310 70 60

24944 Flensburg | info@uksailmakers.de

www.uksailmakers.de

UK
SAILMAKERS

HORST ROTHE BERICHTET ÜBER UNGEWOLLTE BESUCHE AUF GRÖDE.

Eine Seefahrt, die ist lustig!

VON HORST ROTHE, VOR- UND NACHWORT VON JÖRGEN BRUHN.

Im Herbst 2025 brachte Volker Zacchi mir einen Zeitungsartikel aus dem Föhrer „Inselboten“¹ von 1960 mit. Der Bericht, den Horst Rothe verfaßt hatte, handelt von der An- und Abreise der Wyker Segler zur Husumer Heverregatta 1960. Eine Recherche im Internet ergab, daß Horst Rothe viele Jahre Sportreporter beim „Inselboten“ war. Nach einigen Versuchen erreichte ich ihn tatsächlich am Telefon. Es meldete sich ein bestens orientierter Herr, der als junger Mann viel gesegelt war und auch die 1960er Heverregatta als Vorschoter auf der Föhrjolle „Gesche“ (Segelzeichen: F4) von Dirk Wisser mitgemacht hatte.



*Föhrjollen mit Sturmbesegelung auf der Husumer Regatta in den 1960er Jahren: Von links: F2 „Dwarslöper“, Uwe Carstensen, F3 „Wattenlöper“ Matthias Bohn, F4 „Gesche“, Dirk Wisser. Der Vorschoter auf der „Gesche“ ist mit etwas Glück Horst Rothe.
(Foto: Hans Hoffmann, Archiv HSrV, Repro: Jörgen Bruhn)*

¹ Der Inselbote ist die Tageszeitung für Föhr und Amrum.

Daher also der sehr detaillierte Bericht. Bald darauf bekam ich eine E-Mail von Herrn Rothe mit einigen Fotos und einem weiteren Zeitungsartikel über eine Sturmfahrt nach Bongsiel. Da diese Fahrt zwei Jahre vor der Regattareise stattfand, folgt dieser zunächst, in ungekürzter Fassung:

13. - 15. JULI 1958

Sturmfahrt mit Strandung auf der Hallig Gröde

VON HORST ROTHE

Die nordfriesische Insel- und Halligwelt bietet den Wyker Seglern immer wieder neue, reizvolle Ziele für ihre Wanderfahrten. Eine solche Fahr wurde für vier Segler zu einem unvergeßlichen Erlebnis.

Am Sonntag, 13. Juli, früh um 7.30 Uhr wurden auf zwei Föhr-Jollen die Segel gesetzt. Nach viereinhalbstündiger Fahrt war bei frischer Vollzeugbrise das Ziel, die Bongsieler Schleuse, erreicht. Von Wyk kann man abends die vielen Lichter der Eindeichungsarbeiten bei Bongsiel über dem Oländer Damm sehen. Dieser Damm macht Bongsiel für die Segler zu einem Fernziel, das die beiden Jollen Sonntag auch zum ersten Mal erreichten.

Da man abends wieder in Wyk sein wollte, wurden schon nach knapp einer Stunde Aufenthalt wieder die Segel gesetzt. Jetzt sahen sich die vier jungen Segler unerwartet vor größte Schwierigkeiten gestellt, denn der Wind war inzwischen stark aufgefrischt und kam plötzlich aus südwestlicher Richtung; er stand also direkt von vorn in die unendlich lange und knapp 20 Meter breite Einfahrt. Trotz aller Anstrengungen gelang es ihnen nun nicht, diesen „Schlauch“ aufzukreuzen. Gegen Abend nahm ein Pellwormer Schiff die beiden Jollen in Schlepp und half so den Seglern aus der für sie zur Mausefalle gewordenen Bongsieler Schleuse. Inzwischen hatte der Wind aber Sturmstärke erreicht. Die See war weiß geworden und am Himmel türmten sich nachtschwarze Wolken. Mit kleinstem Segel erreichten die Boote nach einer tollen Fahrt bei schwerer See die kleine Hallig Gröde. Nachdem sie in einer Bucht im Nordosten ziemlich guten Schutz gefunden hatten, brachen die vier zu den zwei Warften im Südwesten der Hallig auf. Hier hatten die 16 Bewohner der Hallig schon alles Vieh, weit über hundert Schafe und Rinder, hingebraht, denn sie befürchteten „Landunter“. Dieses so eindrucksvolle, für die Jahreszeit ungewöhnliche Ereignis, erlebten die Wyker Segler zwei Mal. Sie bangten mit

den Menschen, die ihnen so freundlich Unterkunft und Verpflegung gegeben hatten, um die Heuernte, sie lauschten mit ihnen auf das Toben der Elemente und auf das ängstliche Klagen des Viehs.

Die überaus freundlichen Bewohner der Hallig wurden nicht müde, die vielen Fragen ihrer aus Not zu ihnen gekommenen Gäste zu beantworten. Sie erzählten von ihrem einsamen Leben, von ihrer Arbeit, die hauptsächlich aus der Viehwirtschaft besteht und deren Ertrag immer wieder, wie auch diesmal, von den Gewalten der Natur bedroht wird, und von ihrer Schule. Diese ist mit drei Kindern die kleinste in Deutschland.

Am vergangenen Dienstag hatte sich der Sturm, der in Böen Orkanstärke erreicht hatte, endlich gelegt. Die Sonne schien wieder und mit dem Mittagshochwasser konnten die Jollen wieder in See gehen. Vormittags hatten die vier noch einen Spaziergang über die Hallig unternommen. Die wunderschöne kleine Kirche wurde besichtigt – alle zwei Wochen kommt der Pastor von Oland herüber – die Arbeiten am kleinen Steindeich und die vielen Sturmschäden waren andere Anziehungspunkte. Ein Teil der Heuernte war fortgeschwemmt, eine Anlegebrücke zerstört und viel Arbeit am Deich war vergebens. Hier konnte man erst richtig sehen, welche Gewalt die See hat, denn dicke Balken waren zerfetzt worden und Schienen der Lorenbahn rechtwinklig umgeknickt. Der letzte Eindruck, den die Segler von der kleinen Hallig Gröde mitnahmen, war das Brüllen des Viehs, das jetzt wieder auf das flache Land kam und nur das vom Salz verdorbene Gras vorfand. Als die Boote am Dienstag spätnachmittags Wyk wieder erreicht hatten, war für vier junge Segler ein unfreiwilliger Urlaub zu Ende. Sicher gehen ihre Gedanken aber noch oft zur Hallig, wo die Bewohner sehnlichst auf Regen hoffen, der das verunreinigte Land wieder säubert und ihren Tieren Nahrung bringt.

Horst Rothe

* * *

Horst Rothe erwähnt die Eindeichungsarbeiten bei Bongsiel. Hierbei handelt es sich um die Eindeichung des Hauke-Haien-Kooges, die 1960 abgeschlossen war. Bongsiel ist der Vorgänger des heutigen Schlüttsiel. Es war und ist der Versorgungshafen für die Halligen. Von hier fuhr zunächst August Jacobs mit seiner „Ambronia“, dann ab 1960 zunächst die „Amrum“ (heute: „Hauke Haien“) und ab 1968 die Autofähre gleichen Namens (heute: „Vitte“) der ASAG² im fahrplanmäßigen Verkehr nach Amrum und den Halligen Hooge und Langeness.

Wie aus dem folgenden Artikel hervorgeht, handelt es sich bei den beiden Booten um Föhrjollen, und zwar um Uwe Carstensens „Dwarslöper“ (Segelzeichen: F2) und um Matthias Bohns „Wattenlöper“ (Segelzeichen: F3).

Es folgt Horst Rotheres zweiter Artikel:

TAGEBUCH DER WYKER SEGLER WÄHREND EINES STURMTIEFS

Eine Seefahrt, die ist lustig

VON HORST ROTHE

Am Freitag, 24. Juni, gegen Mittag, warfen die Jollen der Wyker Seglergruppe die Leinen an ihrem Bootssteg los, um ihre Wanderfahrt durchs Halligmeer zur Husumer Segelregatta zu beginnen. Sieben Jollen und ein Jollenkreuzer setzten bei herrlichstem Sommerwetter und einer schönen Ost-Brise die Segel. Unter ihnen drei Boote, die zum ersten Male diese Reise antraten, Dr. Rotermunds „Vagabund“, Dieter Lunds „Windsbraut“ und Herr Lunds kleiner Eigenbau, die Jugendjolle „Goode Wind“, mit Dr. Tedsen als Steuermann.

Weil am Nachmittag ablaufendes Wasser herrschte und der Husumer Hafen dann nicht angelaufen werden kann, machte die Wyker Flotte im Pellwormer Hafen fest. Nur einer fehlte: Dr. Tedsen mit der Jugendjolle. Ihn traf schon unter Langeness das Mißgeschick, daß der Reffbeschlag brach, sodaß er nach Wyk nur unter der „Fock“ zurücksegeln mußte.

SONNABEND, 25. JUNI.

Nach nur kurzem Schlaf im Schlafsack in der Jolle hieß es schon um 4 Uhr „Reise, Reise!“ Weit draußen in der Norderhever wurde ein Segel gesichtet: Das

² ASAG bedeutet „Amrumer Schifffahrts Aktiengesellschaft“. Die ASAG fusionierte 1971 mit der Wyker Dampfschiffahrtsgesellschaft (WDR), die den Verkehr von Schlüttsiel nach Amrum und den Halligen bis heute aufrecht erhält.

mußte Dr. Tedsen sein, der also den Schaden repariert hatte und nachts die Flotte wieder eingeholt hatte.

Mit viel Mühen — bei ganz wenig Wasser mußten die Segler aus dem Schlauch des Pellwormer Hafens herauskreuzen – gelangten alle Boote ins Fahrwasser. Zum ersten Male wurde den „Jungens“ auf dieser Fahrt bewußt, welch schönes Segelrevier sie vor der Föhrer Küste besitzen, denn hier war alles Schlick und der Hafen wie eine Mausefalle. Zurück mit der Erinnerung an Pellworm blieb auch ein heiterer Zwischenfall: Unter großem Gelächter und dem Spott seiner Kameraden war der Steuermann der „Windsbraut“ „Hafenmeister“ von Pellworm geworden. Durch einen Fehltritt fiel er bis zum Bauch in den Schlick des Hafens.

Vorbei am Pellwormer Leuchtturm, den Halligen Nordstrandischmoor und Südfall ging es in flotter Fahrt bis zum „Hever Steert“, einer Sandbank, die an der Ecke liegt, wo die Norderhever die Hever trifft, die, von Westen kommend, das Fahrwasser bis Husum bildet. Hier wurde geankert und auf die Flut gewartet. Mit ihrem Einsetzen frischte der Ostwind auf 4 Windstärken auf; aber obgleich die Jollen schon manchmal Wasser machten, war die Kreuzfahrt bis nach Husum nun ein reines Vergnügen für alle Teilnehmer. Unangenehm war nur das Passieren der Schleusen, von denen die erste neuerbaut ist. Am Steg der Husumer Segler wurden die Wyker empfangen und die Boote von hilfreichen Händen festgemacht.

Man ließ sich allgemein nicht viel Zeit mit dem „Aufklaren“; denn fast alle fieberten dem großen Fußballereignis, dem deutschen Endspiel, das man am Fernsehschirm verfolgte, entgegen. Mit dem Sieg des „HSV“ stieg die Stimmung. Abends fand im schmucken Clubhaus, das durch Arbeitseinsatz der Mitglieder neu erbaut wurde, die Regattabesprechung statt.

SONNTAG, 26. JUNI.

Am Tag der Regatta stellte man morgens überraschend fest, daß der Wind auf Nordwest umgesprungen war, das hieß auch für die Heimfahrt „das meiste gegenan“. Aber das verdarb noch lange nicht die Laune, die Sonne lachte vom Himmel, der bei einigen vorhandene Sonnenbrand verschönerte sich und der so reichlich mitgenommene Proviant ging noch lange nicht zur Neige. Über die am Nachmittag bei der Regatta errungenen glänzenden Erfolge der Wyker Boote wurde schon berichtet. Abends bei der Siegerehrung ging es dann hoch her. Die großen Siege wurden ausgiebig gefeiert. In großartiger Stimmung wurde so manche Runde Bier auf das Wohl der Sieger geleert. Erst spät ging es an Bord in die Schlafsäcke.



Regatta in den 1960er Jahren in der Husumer Bucht. Erkennbare Boote von links: Zwei Piraten, F3 „Dwarslöper“ (Matthias Bohn), im Vordergrund F6 „Windsbraut II“ (Dieter Lund), F4 „Gesche“ (Dirk Wisser), G65 „Skua“ (Peter Rief), G225 „German“ (Utermark), F5 „Windsbraut“ (Wolfgang Schade); Boots- und Eignernamen müssen nicht genau stimmen, da viele Jollen häufig Namen und Besitzer wechselten). (Foto: Hans Hoffmann/ Archiv HSrV; Repro: Jörgen Bruhn)

MONTAG, 27. JUNI.

Der Wind war auf 4–5 aus Nordwest aufgefrischt, und schon jetzt gab es Stimmen, die Bedenken wegen der Heimfahrt anmeldeten; aber da alle wußten, daß sie zu Hause dringend gebraucht wurden und 5 Windstärken noch keine Gefahr für die Föhr-Jollen bedeuten, wurden um 6 Uhr die Segel zur Heimfahrt gesetzt. Natürlich zog man die Sturmbesegelungen vor. Schon eine Stunde früher war der „Vagabund“ auf die Reise gegangen.

Bis zum Hever Steert hieß es wieder kreuzen. Weniger der Wind als die schon grob werdende See machte den Jollen langsam zu schaffen. Jetzt erlebten die

Segler ein kleines Wunder: Die neue Jugendjolle mit Vollzeug hielt mit den Föhr-Jollen mit, selbst die größten Wellen konnten ihr nichts anhaben.

Im Gegensatz zur Hinfahrt gingen die Boote jetzt nicht durchs „Rummelloch“, sondern segelten den „Strand“ aus. Als man dann aber in die „Süder-Aue“ kam, wurde die See noch höher, auch der Wind nahm auf 6 Windstärken zu. Jetzt wurde es langsam für die offenen Jollen zuviel und als man gegen den Flutstrom nicht mehr vorankam, blieb nur noch die Hallig Gröde als Schutz. In einer Bucht im Osten wurden die Anker ausgebracht. Bei drei Seglern wurden jetzt Erinnerungen wach, denn schon einmal hatte man hier mit den Jollen „Dwarslöper“ und „Wattenlöper“ vor dem Toben der Elemente Zuflucht gesucht. Alle anderen betraten zum ersten Male diese kleine Hallig mit den zwei Warften im Westen. Wie schon vor zwei Jahren boten die Halligbewohner den Seglern sofort Schlafplätze und Verpflegung. Sie halfen, wo sie konnten, wofür ihnen der herzliche Dank der 14 Segler gilt. Abends meldete der Wetterbericht nichts Gutes - Nord-West 6-7, was für die Segler Warten bedeutete.

DIENSTAG, 28. JUNI.

Große Wellen brachen sich an der Küste der kleinen Hallig und 14 Segler, bei denen langsam der Bart wuchs, versuchten das kleine Eiland kennenzulernen. Im Norden konnte man deutlich die Föhrer Küste und Wyk sehen – die Gedanken gingen zum Arbeitsplatz, an dem jeder gebraucht wurde; aber nur das Telefon stellte eine Verbindung her. Sicher ist noch nie soviel von dieser Stelle telefoniert worden, wie in den Tagen des unfreiwilligen Aufenthalts der Wyker Segler.

Gröde hat zwei Warften. Auf der größeren liegen vier Häuser, in denen vier Familien sich von der Viehzucht ernähren. Man war doch sehr vom großen Bestand überrascht. Mit Kälbern grasten ca. 40 Stück Hornvieh und einschließlich der Lämmer bald 400 Schafe. Viel Spaß hatte man mit einem großen Bock, der angriffslustig immer wieder versuchte, sein Gegenüber zu rammen, was ihm auch manchmal gelang.

Auf der anderen Warft liegt die kleine Kirche mit dem kleinen Friedhof und die Schule. In dieser kleinsten Schule Deutschlands unterrichtet eine Lehrerin drei Kinder, die kurioserweise nicht einmal Kinder der Hallig sind. Die kleine Kirche ist wirklich eine Sehenswürdigkeit. In diesem Schmuckkästchen predigt alle vierzehn Tage der Pastor von Oland.

Inzwischen trieben die Halligbewohne das Vieh auf die Warft; denn es war „Landunter“ zu befürchten. Hierbei machten sich auch die Segler nützlich. Das

Befürchtete trat ein. Dieses Hochwasser ist für diese Jahreszeit ein ungewöhnliches Ereignis. Das Salzwasser verdirbt die Nahrung für das Vieh und bringt so den Bewohnern erhebliche wirtschaftliche Einbußen.

Sorgen machte man sich um den „Vagabunden“ und seine Besatzung; denn niemand hatte ihn auf der Fahrt gesehen und von Wyk kam die Mitteilung, daß er bisher nirgends angekommen wäre.



*Husumer Regatta Mitte der 1960er Jahre: Matthias („Tiesche“) Bohn segelt seine Föhrjolle „Wattenlöper“ hoch am Wind. Vorschotmann ist unverkennbar Richard Sierck.
(Foto: Hans Hoffmann/ Kreisarchiv Nordfriesland; Repro: Jörgen Bruhn)*

MITTWOCH, 29. JUNI.

Inzwischen hatten die Besatzungen das Boot als Schlafplatz mit dem Heuboden getauscht. Der Wetterbericht meldete immer wieder Nord-West 6-7, so oft man ihn auch am Tage abhörte – und das ist einfach zuviel für die Jollen, zumal die See wirklich grob war. Wieder gab es „Landunter“.

Neben der Unruhe stellte sich jetzt langsam auch Langeweile ein, die man versuchte, durch Dauerskat, durch Küchendienst oder durch Helfen beim Buttern (hier eine Wissenschaft für sich) zu überwinden. Inzwischen kam Gott sei Dank Nachricht vom Verbleib des „Vagabund“. Abends wurde dann Aufbruch angesetzt. Wenn die Dringlichkeit auch noch so groß war, es siegte zum Schluß doch die Vernunft und das Absegeln wurde auf Donnerstag verschoben.



Noch einmal die „Wattenlöper“, diesmal bei halbem Wind und am Ruder sitzt stolz der neue Eigner Volker Zacchi. (Foto: Volker Zacchi; Repro: Jörgen Bruhn)

DONNERSTAG, 30. JUNI.

An jedem Tag besteht bei etwas auflaufendem Wind zweimal die Möglichkeit des Lossegelns, und zwar mit ablaufendem Wasser. Aber alle Hoffnungen trugen. Morgens und abends war der Wind noch zu hart; aber die Boote wurden klargemacht und es hieß: Morgen früh geht es los! Alle hatten wieder frischen Mut gefaßt, vor allem die Raucher, denn das Postboot, das sonst im Sommer täglich die Hallig anläuft, konnte erstmals in dieser Woche wieder anlegen und so den Schmachttenden ihre Zigaretten bringen.

FREITAG, 1. JULI.

Freitag, Lohntag! Dieser durfte doch in Wyk auf keinen Fall versäumt werden, wenn die Lohntüte auch diesmal sehr mager bleiben mußte. Als die Segler aber um 5 Uhr die Nasen aus der Bodenluke steckten, briste es immer noch kräftig. Es gab wohl manch bedenkliches Gesicht; aber es sollte losgehen – umkehren könnte man immer noch. Erstmals wurde auf den Föhr-Jollen sogar noch das Sturmsegel gerefft, die Besatzungen legten Schwimmwesten an und um 7 Uhr ging die Sturmfahrt Richtung Heimat lost. Der Nord-West wehte immer noch mit 5–6 Windstärken. Als nächstes galt es, unter die Küste von Langeneß zu gelangen. Hier erhoffte man sich ruhigeres Wasser; denn die See war für die Jollen weit schlimmer als der Wind. Hart wurde es jedesmal, wenn eine Regenwand aufzog. Die dahinter sitzenden Schauerböen hatten es in sich und erforderten größte Aufmerksamkeit der Besatzungen.

Wieder konnte man sich nur über das gute Durchstehen der kleinen Jugendjolle freuen; aber auch alle anderen Boote bewiesen erneut, wie sicher sie für den Segler dank ihrer enormen Stabilität und Schnelligkeit sind.

Das dickste Ende kam vor der Südspitze von Langeneß, denn jetzt hieß es von der Rixwarft bis zum Leuchtturm hart kreuzen bei den bislang größten Wellen und immer wieder einfallenden Regenböen. Aber auch das ging vorüber – und als erst die Ecke erreicht war, konnte gejubelt werden! Es war geschafft: In schneller Fahrt bei halbem Wind ging es im Verband nach Wyk.

Dort erwarteten schon viele Menschen auf dem Seglersteg die Flotte. Frauen, Mütter, Bräute konnten die Männer und Söhne in Empfang nehmen, die jetzt bald, dank des Bartwuchses und der Kleidung, wie Piraten anzusehen waren. Und damit war zugleich ein unfreiwilliger Urlaub zu Ende gegangen, der noch lange in Seglerkreisen Gesprächsstoff liefern wird.

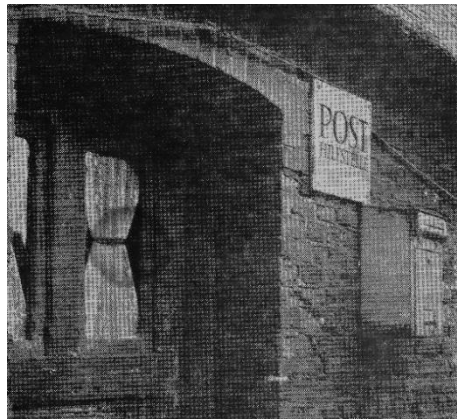
NACHSCHRIFT DER REDAKTION:

Mit der Rückkehr der Segler, die in sich bekanntlich ein sehr vielseitiges handwerkliches Team vereinigten, gleichzeitig unter Einschluß eines Arztes und eines Apothekers, sind die Vermutungen, daß diese Gruppe auf Gröde ein neues Nordseebad mit vielen Bungalows errichten wollen, hinfällig geworden. Aber auch das in Wyk umlaufende Gerücht, daß in diesen Tagen auf Hallig Gröde ein Lufttaxi der Taxiflug mit 16 jungen Mädchen aus Hamburg gelandet sei, ist durch den Bericht unseres Sonderkorrespondenten eindeutig als Ente entlarvt worden.

ZENTRALPOSTAMT HALLIG GRÖDE

Die Wyker Segler brachten während der Sturmtage der kleinen Posthilfsstelle Rekordumsätze. Den Briefkasten zu benutzen hatte wegen des „Landunter“ zwar keinen Zweck, aber das Telefon rasselte unaufhörlich, um die Anrufe aus Wyk anzukündigen.

Horst Rothe



* * *

Soweit der Artikel von Horst Rothe. Ganz vielen Dank für die Genehmigung zum Abdruck dieses interessanten und authentischen Zeitdokuments. Im Nachhinein haben wir bemerkt, dass der Artikel schon in der Festschrift zum 50-jährigen Bestehen des Wyker Yachtclubs wiedergegeben wurde. Wir bitten um Nachsicht.

Was haben diese interessanten Ereignisse nun mit dem Husumer Segler-Verein zu tun? Die Föhrer Segler gehörten, als Wyker Seglergruppe, zum Husumer Segler-Verein. Die Wyker traten, bis auf Dr. Rotermund, zum 31. Dezember 1962 geschlossen aus dem HSrV aus, um 1963 den Wyker Yachtclub zu gründen. Der Freundschaft unter uns tat das keinen Abbruch; sie hält bis heute! Ähnlich war es mit den Friedrichstädter Seglern, die am 24. November 1963 den Segelclub Friedrichstadt gründeten und zum Jahresende 1963 den HSrV verließen. Daher werden die Wyker Boote im Yachtregister des HSrV geführt.

Natürlich kribbelt es in den Fingern, in den Unterlagen des HSrV nachzuschauen. Und siehe da: In Walli Jacobsens³ Unterlagen fand ich die Kopie eines Antrags, in dem der „Uhrmachermeister Horst Rothe“ um Aufnahme in die Wyker Seglergruppe des Husumer Segler-Vereins bittet, und zwar zum 1. Juli 1960. Wie schön, dass wir so spät noch eine enge Verbindung entdecken! Der Wyker Obmann, Matthias Bohn, korrespondierte mit den Husumern, insbesondere mit Walli Jacobsen, dem damaligen Vorsitzenden.

In einem staubigen Ordner mit verrosteter Mechanik finden sich dann tatsächlich noch zwei Unterlagen zur 1960er Regatta. Da ist zunächst die hektografierte⁴ Segelanweisung. Anders als heute segelt man damals über Hochwasser in der Husumer Au direkt vor dem „Steindeich“ beziehungsweise der „Erholung“⁵. Die Startlinie liegt unmittelbar am Badegebiet vor dem Dockkoog, dann geht es bis ins „Modersloch“ und wieder zurück; je nach Windrichtung wird die Regattastrecke als Backbord- oder Steuerbordkurs gesegelt. In der Regel wird der Kurs zweimal gesegelt.

Etwa die Hälfte der Teilnehmer kommt aus Wyk, wobei der 15er Jollenkreuzer von Heinz Hartwig Rotermund das größte Boot der Föhrer Truppe ist. Das Regattasegeln direkt vor dem Badestrand beherrschen die Wyker ja tadellos. Auf Föhr finden damals immer zwei Regatten jährlich statt, die fester Teil des Kurprogramms sind. Die Start- und Ziellinie verläuft zwischen dem Startboot und der Wyker Mittelbrücke, so dass Einheimische und Kurgäste das Renngeschehen aus nächster Nähe miterleben können.

Auch die Husumer Regattaleitung möchte die Öffentlichkeit teilhaben lassen. Daher segelt man kurze Bahnen in Nähe der Badestelle „Steindeich“. Da die Regatta sonntags gesegelt wird, ist bei gutem Wetter mit Publikum zu rechnen. Der HSrV erfüllt so auch seine Verpflichtung der Stadt Husum gegenüber, die immer mal wieder half, und sei es mit einer Pokalspende. Außerdem ist eine Regatta über Hochwasser in der geschützten Bucht gut zu sichern. Die Wassertiefe reicht auch, denn es segeln ja ausschließlich flachgehende Boote, maximal Kielschwerter, gegeneinander. Zurück zur Segelanweisung: Bemerkenswert ist, dass auf einem Blatt Papier nicht nur die komplette Segelanweisung abgedruckt ist; auch die Ausweichregeln finden noch einen

³ Walter Hermann „Walli“ Jacobsen bekleidete von 1959 bis 1966 das Amt des ersten Vorsitzenden. Er hinterließ dem Verein einen umfangreichen Schriftverkehr.

⁴ Die Hektografie ist ein veraltetes Umdruckverfahren zur Verfielfältigung.

⁵ Die Gaststätte „Zur Erholung“ lag ziemlich dicht an der Dockkoogspitze. Sie wurde bei der Sturmflut 1962 zerstört.

Platz. Das sieht so einfach aus; trotzdem gibt es häufig Proteste. Man nimmt Regattasegeln sehr ernst.

Regatta des Husumer-Segler-Vereins am 26. Juni 1960

Hochwasser: 15.33 Uhr

1. Veranstalter ist der Husumer-Segler-Verein e.V. von 1928.
2. Es wird nach dem Wettsegelbestimmungen der I.Y.R.U. mit dem Zusatzbestimmungen des Landesverbandes in ihrer letzten Fassung geregelt.
3. Die Regattabesprechung findet am Sonntag, dem 25.6.60 im Clubhaus statt um 10.00 Uhr gegen 20 Uhr. Um 11.00 Uhr am Sonntag, dem 26.6.60 um 11 Uhr im Klubhaus.
4. Ruderführung durch Mitglieder eines anerkannten Vereins.
5. Start:
 1. Klasse 13.30 Uhr Kielschwerter, Jollenkreuzer u. Kutter
 2. Klasse 13.45 Uhr Jollen, Scharpie, Firsten

Bei Abgabe des Vorbereitungsschusses fällt der Startball auf das untere Feld des Startmastes, der am Bug des Startbootes angebracht ist. Bei jeder vollen Minute steigt der Ball auf das nächste Feld. Bei Ablauf der vollen 5. Minute fällt der Startschuss und gleichzeitig der Startball.

Bei vorzeitiger Durchsegelung erfolgt Rückruf durch Megaphon.

6. Startlinie: 3 Staagenzeichen mit Flaggen.
7. Regattabahn: Startlinie vor der Erholung - schwarze Tonne Mödersloch - Ansteuerungstonne "Z2" - Ziellinie.
8. Ziellinie: Startlinie.
9. Auflage: bei roter Flagge im Startmast Backbordkurs
" grüner " " " Steuerbordkurs
" blauer " " " ist der Kurs 2 mal zu segeln
10. Protest: Etwaige Proteste sind durch Setzen einer weißen Flagge im St.B. kenntlich zu machen. Protestgebühr 10.- DM Begründung des Protestes schriftlich 1 Stunde nach Zieldurchgang des letzten Bootes.
11. Wettsegelbestimmungen: Die Grundregeln neissen:
 1. Segler auf verschiedenem Bug:
Eine Yacht über Steuerbordbug (mit Backbordhalsem) segelnd muss einer über Backbordbug (mit Steuerbordhalsem) Ausweichen
 2. Segler auf gleichem Bug:
Eine Luvsicht muss einer Leesicht ausweichen
12. Preise:
 - 2 Startpreise
 - 3 Wanderpokale (Reimers-Tedsen-Pokal, Wanderpreis der Stadt Husum, Wanderpreis der Kreis-sparkasse.)
 - 3 1. Preise
 - 3 2. Preise
13. Nennageld: 5.-

Husumer-Segler-Verein e.V. 1928
der Vorstand

Die Segelanweisung der Husumer Regatta 1960. (Archiv HSRV)

Jetzt kommt die zweite Unterlage ins Spiel: Die Ergebnisliste mit den Booten und Zeiten. Als ich den Doppelbogen aufklappe, merke ich gleich: Die Schrift ist mir bekannt, das hat mein alter Herr, Hans Bruhn, geschrieben. 1960 ist er „bootlos“ und hat seinen Spaß an Organisation und Durchführung von Wettfahrten; außerdem ist er zweiter Vorsitzender.

Gestartet wird in zwei Gruppen. Das schnellste Boot geht nach einer guten Stunde durchs Ziel, der langsamste Teilnehmer benötigt knapp zwei Stunden. Und dafür reisen die Wyker mit Jollen durch das ganze Wattenmeer und die Friedrichstädter transportieren ihre Jollen für diesen Nachmittag auf der Straße nach Husum; Respekt vor soviel Sportsgeist!

Aus Wyk nehmen teil: Dr. H. H. Rotermund mit seinem 15er Jollenkreuzer „Vagabund“, fünf Föhrjollen („Japsand“ (Steuermann Fredy Carstensen), „Dwarslöper“ (Uwe Carstensen), „Wattenlöper“ (Matthias Bohn), „Gesche“ (Dirk Wissner), „Windsbraut“ (Dieter Lund), ein Puschen „Goode Wind“ (Helmut Lund/ Dr. Rüdiger Tedsen) und der Petergleiter „Windspiel“ von Helmut Gliemann. Aus Friedrichstadt segelt Reimer Reimers mit seinem 12er Scharpie „Grit“ gegen die Föhrjollen. Unter Protest; die schnell gleitenden Föhrjollen kann das ranke Scharpie nicht halten. Aus Husum nehmen folgende Jollen teil: „Ostpreussen“ (Kramkowski), „Pirat“ (Gustav Schäfer), „Cimber“ (Hartmut Windeler) und die O-Jolle „Törn To“ (Kay Petersen). An Dickschiffen aus Husum sind dabei: „Alte Liebe“ (Jonny Nickelsen), „Godewind“ (Hans Hansen), „Ägir“ (Walter Jacobsen), „Albatros“ (Fritz Paulsen), „Söte Deern“ (Gerhard Lorenzen), „Audumla“ (Horst Bukowski), Kutter „Aldebaran“ (HSrV). Es nehmen also 20 Boote teil, von denen elf aus Husum, ein Boot aus Friedrichstadt und acht aus Wyk kommen.

Matthias Bohn siegt bei den Föhrjollen, gefolgt von Uwe Carstensen. An dritter Stelle geht Dirk Wissner über die Ziellinie, bei dem Horst Rothe Vorschoter ist. In der zweiten Jollengruppe gewinnt Helmut Lund vor Helmut Gliemann. Nebenbei: Den Puschen „Goode Wind“, ein Eigenbau von Helmut Lund und seinem Vater nach den Plänen von Ernst Lehfeld, erwirbt später Ekkehard Papke.

Das ist eine gute Gelegenheit, die Föhr-Jollen etwas näher zu betrachten. Ihr Konstrukteur ist der geniale Ernst Lehfeld (1900-1968). Der Hamburger, der eigentlich eine Färberei betrieb, erarbeitete sich schon vor dem Krieg das Lesen und Zeichnen von Rissen. Nach dem Krieg konstruierte er dann verschiedene Jollen und Kreuzer. Die meisten Boote waren so konstruiert, daß sie in Eigenbauweise, auch von Jugendlichen, gebaut werden konnten.



Heverregatta 1964 vor dem Dockkoog: Viele Lehfeld-Konstruktionen auf einem Bild: Föhrjollen, Zugvogel, Puschen und Petergleiter. (Foto: Slg. Kurt Kossatz/Archiv HSrV; Re-pro: Jörgen Bruhn)

Ernst Lehfeld bot Lizenzen an und lieferte dann die Baupläne. Dabei schwor er auf den Leichtbau aus kochfestem Sperrholz. Er zeichnete unter anderem das „Micky-Boot“, das als „Puschen“⁶ bekannt wurde. Es folgte der „Gleiter Peter“ (bekannter als Petergleiter) und dessen große Schwester, die „Föhr-Jolle“.

Der große Wurf gelang Ernst Lehfeld mit dem „Korsar“ und besonders mit dem „Zugvogel“. Mit diesem gewann er 1960 einen Wettbewerb der Zeitschrift „Yacht“. „Korsar“ und „Zugvogel“ wurden nicht nur in Deutschland zu nationalen Klassen.

Über die Lehfeld-Konstruktionen und ihre Bedeutung für die Segelei an der Westküste ist ein Artikel in einer der nächsten Tröten vorgesehen. Dort wird auch über das Föhr-Jollen-Register berichtet, das unser Wyker Freund Ditmar Friedrichs derzeit aufbaut. Ditmar hat nicht nur mehrere Föhrjollen restauriert, sondern sogar einen Neubau gewagt. Darum abschließend eine Bitte: Wer noch Material zu Lehfeld - Konstruktionen hat möge sich bitte melden. Noch gibt es Augenzeugen, die das Material einordnen können.

⁶ „Puschen“ war der Spitzname seiner Tochter Ursula, die die Firma „Leichtbau Lehfeld“ nach dem Tod des Vaters fortführte.



Ein Bild wie aus alten Tagen: der nationale Kreuzer „Nika“ und der dreißiger Jollenkreuzer „Tiira“ auf der Heverregatta 2024 (Foto: Jörgen Bruhn)



Unser Segelkamerad

Torben Lass

hat am 13. Oktober 2025 im Alter von 49 Jahren seine letzte Reise angetreten.

Torben lernte in den 1980er Jahren in unserer Jugendgruppe das Segeln und gehörte bis 1993 zur Jugendabteilung. Nach einer Pause fand er 2018 wieder den Weg in den HSrV. Er belebte unseren Hafen zunächst mit der „Mina“, einem älteren Motorboot, das er wieder fein überholte. Nach einiger Zeit ergriff Torben die Gelegenheit, die erheblich modernere „Loona“ zu erwerben. Dieses Boot richtete er ebenfalls nach seinem und Monas Geschmack her; die handwerklichen Fähigkeiten hatte er allemal. Torben war bei vielen Vereinsaktivitäten mit von der Partie. Wenn man ihn um Hilfe bat, sagte er nie nein.

Torben ist viel zu früh gegangen. Wir hätten ihm und Mona noch viele schöne Touren gegönnt!



50 UND 25 JAHRE VEREINSZUGEHÖRIGKEIT

Ehrung langjähriger Mitglieder

VON JÖRGEN BRUHN

Traditionell werden beim Grünkohlessen langjährige Mitglieder geehrt, die dem Verein 25 oder 50 Jahre lang die Treue gehalten haben. Im Dezember 2025 hatten drei Mitglieder dieses Ziel erreicht.

Hilke Cunze trat am fünften Mai 2000 in den HSrV ein und war aktives Mitglied in der Jugendgruppe, segelte auch viel mit ihren Eltern.

Wir freuen uns, daß Hilke uns auch nach 25 Jahren noch die Treue hält.



*Hilke Cunze tauft die Delanta „Tine“, die dem HSrV lange als Jugendboot diente
(Foto: Archiv HSrV)*

Zur Ehrung unserer zwei weiteren Mitglieder blicken wir einmal 50 Jahre zurück. Liegeplätze im Wasser und in den Schuppen sind sehr knapp und die Nachfrage kann nicht befriedigt werden. Dabei hält der Vorstand immer einige Plätze in Reserve für Neu-Bootseigner, die aus der Jugendgruppe erwachsen. In der Juni-Monatsversammlung 1974 werden zwei Aufnahmeanträge von Bootseignern abgelehnt. Beide rufen den Ältestenrat an, der feststellt, dass die Aufnahme nicht abgelehnt werden kann, nur weil Boote vorhanden sind. Daraufhin beruft der Vorstand eine außergewöhnliche Hauptversammlung ein, um die Aufnahmemodalitäten zu ändern. Bislang ist es so geregelt, dass ein Aufnahmeantrag an den Vorstand zu stellen ist, der von zwei Bürgen unterschrieben ist. Damit stellt sich die Antragstellerin oder der Antragsteller auf einer Versammlung vor und wird aufgenommen, sofern keine Einwände bestehen. Auf der Hauptversammlung am 6. Juni 1975 beschließen die Mitglieder ein neues Aufnahmeverfahren. Die Antragstellerin oder der Antragsteller füllen den Antrag aus, wobei Bürgen entfallen. Auf der nächsten Versammlung, auf der sie wie bisher anwesend sein müssen, werden sie als Anwärter in den Verein aufgenommen. Die Anwartschaft dauert mindestens neun Monate. Über die endgültige Aufnahme wird auf der nächsten Jahreshauptversammlung in geheimer Abstimmung entschieden. Anwärterinnen und Anwärter haben alle Rechte und Pflichten eines Vollmitglieds, sie dürfen allerdings nicht mit abstimmen oder wählen. Die Jahreshauptversammlung am 4. Februar 1977 beschließt unsere noch heute geltende Aufnahme-prozedur, nach der ein Anwärter oder eine Anwärterin einen Aufnahmeantrag stellt, sich auf einer Versammlung vorstellt und die nächste Versammlung über die Aufnahme entscheidet.

Soweit der historische Exkurs.

Sven Ketels wurde für 50-jährige Mitgliedschaft geehrt. Er stellte am 5. September 1975 seinen Aufnahmeantrag und gehörte zunächst als Anwärter dazu. Am 4. Februar 1977 stimmte die Hauptversammlung über seine endgültige Aufnahme ab. Sven segelte zunächst Kutter und war immer ein begehrter Vorschter. Etwa 1988 übernahm er die „Najade“, eine Victoire 25, die sein Vater Ove in den Verein gebracht hatte. 1996 trennte er sich von der „Najade“ und erwarb die „Japsand“, die Otto Jebe besessen hatte. 1999 wechselte Familie Ketels-Paulsen dann auf die familienfreundliche „Hippo“, eine Feeling 920. 2009 erwarben Bri und Sven ihr bislang letztes Boot, die Hanse 370 mit Namen „Japsand“. Sven ist nicht nur ein Segler par excellence, er hat sich auch in frühester Jugend Meriten als Hallenbauer und Maurer erworben.



Sven motort bei Flaute mit der „Japsand“ (Foto: Brita Paulsen-Ketels)

Heinzi Bruhn gehört ebenfalls schon 50 Jahre zu uns. Nachdem er schon zwei Motorboote besessen hatte, die in Tetenüllspieker lagen, bestellt er sich ein nagelneues Segelboot. Er möchte gern in Husum, im HSrV liegen und gibt daher 1975 gemeinsam mit seinem Freund Hans Peter (Olli) Schimmer einen Aufnahmeantrag ab. Damit ist es allerdings nicht getan; die beiden werden vom ersten Vorsitzenden Ove Ketels zu einem Gespräch eingeladen. Der macht ihnen klar, daß Segler mit einem Boot eigentlich nicht aufgenommen werden. Wie Heinzi später erzählte, sind beide zumindest überrascht, wenn nicht gar frustriert von dieser Vereinspolitik. Trotzdem stellen sie einen Aufnahmeantrag. Bevor sie sich auf einer Versammlung vorstellen können, wird Ende September 1975 schon Heinzis erstes Boot angeliefert. Der Liefertermin überschneidet sich mit einer lange geplanten Reise. Daher nehmen Segelkameraden sein Boot wahr, bringen es ins Wasser und schippern über den Hafen zum Liegeplatz im HSrV. Daß sie vergessen, Motoröl aufzufüllen, hat der brave Yanmar-Diesel offenbar prima überstanden. Heinzi und Olli stellen sich auf der Monatsversammlung am 12. Dezember 1975 vor und werden damit zu Anwärtern. Die Versammlung am 4. Februar 1977 bestätigt beide als Vollmitglieder. Mit der SAYONARA, so der

Name der nagelneuen, in England gebauten Sunspeed 25, bereisen Heinz und seine Freunde, später auch Ehefrau Bärbel, das nordfriesische Wattenmeer. Dabei kommen Geselligkeit und besonders die Musik nie zu kurz. Das Akkordeon ist immer dabei. Bis 1996 bleibt die „Sayonara“ im Besitz von Familie Bruhn. Dann folgt die „Freiheit“, eine stäbige LM 27, mit der Bärbel und Heinz auch weite Touren nach Ostfriesland und in die Ostsee unternehmen. Bis heute sind sie mit ihrem stets gepflegten Boot unterwegs.



Heinzi Bruhn (vorn) und Hans-Peter (Olli) Schimmer etwa 1978 auf der „Sayonara“. Offenbar sind die beide auf den Hund gekommen; der Bug gehört zur „Thalassa“ von Familie Müller. Der Hund eventuell zu Horst Brodnicki? (Foto: Hella Bruhn, Bearb: J.Bruhn)

NEUES ALTES

Plauderei aus dem Archiv

VON JÖRGEN BRUHN

Das Archiv ist wieder etwas gewachsen. Mehrere Seglerinnen und Segler haben Unterlagen und Fotos „gestiftet“. Dabei geht es nicht nur um Bilder aus der Vergangenheit. Im vergangenen Jahr bekam das Archiv viele Bilder von Fred Lorenzen, auch von Anke Breum, Heiko Cunze und Ekkehard Papke. Genau so wichtig ist der Ordner, den Kurt Kossatz übergab, in dem er die Personen auf seinen vielen Bildern - soweit noch möglich - identifizierte. Zusammen mit den persönlichen Erklärungen wird manchmal schon ein geschlossenes Bild daraus.



Ein schönes Beispiel für ein „Wimmelbild“: Bislang konnten wir 16 Personen identifizieren; Kurt Kossatz hält in Bildmitte den Ständer „Z“ zum setzen bereit; es ist also Ansegeln und zwar 1962. (Foto: Slg. Kossatz/Archiv HSrV; Repro: Jörgen Bruhn)

Auch einige Besuche im Kreisarchiv lieferten interessantes Material. Oft lohnt aber auch ein Blick in die Vereinsakten, von denen leider viele verschwunden sind. Hierzu möchte ich zwei Beispiele nennen:

Da ist die Geschichte der „Laetitia“, die im Herbst 1975 auf den Aussensänden

zerschellte, bei deren Havarie drei Menschen das Leben verloren (siehe den Bericht in dieser Tröte). Anhand alter Regatta-Meldekarten sehe ich heute, dass Wolfgang Lemmen noch an der Heverregatta des HSrV am 15. Juni 1975 teilgenommen hat.

bez. 15.-D7
14.6.75K

Meldung
(Vom Eigner oder seinem Stellvertreter zu unterzeichnen)

Ich melde die Yacht: LAETITIA
für die Segelwettfahrt des Husumer Segelvereins am 15. Juni 1975.

Unterscheidungsflagge oder Segelnummer: X Z

JR-Wert: KR-Wert: Zeitberichtigungsfaktor:

Vorhandenen Meßbrief werde ich mitbringen.
Ich erkenne an, daß ich an die Wettfahrtbestimmungen der JYRU, die Zusatzbestimmungen des Landesverbandes und die Vorschriften der Segelanweisungen gebunden bin.
Das Meldegeld entrichte ich bis vor dem Start.

Husum 14.6.75 Wolfgang Lemmen
Ort, Datum Unterschrift

Im Archiv gefunden: „Lemmis“ Meldekarte (Archiv HSrV)

Regattaleiter Werner Ringkamp bestätigt auf der Anmeldung die Zahlung des Startgeldes, die Zieldurchgangsliste schreibt Wolfgang Lemmen einen 4. Platz zu. Nebenbei nahm ich auch an der Regatta teil, und zwar mit meinem Petergleiter „Comet“. Heino Röh war mein Vorschotmann, der gern und gekonnt im Trapez hing. Obwohl wir als Erste über die Ziellinie gingen, belegten wir nur den dritten Platz (von drei Booten). Sieger war Eckhard Woldt mit der „Morling III“, einer Cormoran-Jolle, wenn ich mich recht erinnere. Den zweiten Platz belegte Otto Jebe mit seinem (Kunststoff-) Piraten „Störtebeker“.

Danke den guten Geistern, die die Unterlagen aufbewahrten!

Im zweiten Beispiel geht es um ein Foto, für das ich mehrere Akten und Protokollbücher gewälzt habe. Ekkehard Papke übergab das Foto mit dem Titel „Husumer Regatta 1964“.

Ohne Zweifel war der Husumer Fotograf Hans Hoffmann der Urheber des Bildes. Er pflegte Regatten (oft auf der „Stadt Husum“) zu begleiten und anschließend die Fotos zu verkaufen; es gibt Unterlagen für eine Sammelbestellung im HSrV-Archiv. Daher verwundert es nicht, dass man bestimmte Fotos in verschiedenen Fotoalben wiederfindet.

Beim Studium unseres sehr lückenhaften Yachtregisters und der Regattaauswertungen stellt man fest, dass sich Besitzverhältnisse und auch Bootsnamen manchmal im Ein-Jahres-Takt änderten. Bald war allerdings klar, wen wir auf dem Foto sehen.



Regatta 1964 in Husum. Von links: Zugvogel G63 „Alk“ (W.Dabs, Friedrichstadt),
Föhrjolle F4 „Gesche“ (Dirk Wisser/Horst Rothe, Wyk),
Puschen 3 „Waterküken“ (E. Ingwersen, Wyk),
Zugvogel G65 „Skua“ (Peter Rief, Friedrichstadt),
Föhrjolle F6 „Windsbraut II“ (Dieter Lund, Wyk),
Föhrjolle F1 „Alte Liebe II“ (E. Heyner, Husum),
Zugvogel G64 „Lumme“ (W. Jantz, Friedrichstadt),
Petersgleiter P1 „Windspiel“, Helmut Gliemann).

Nebenbei: Den Puschen „Waterküken“ erwirbt unser Segelkamerad Kurt Kossatz später.
(Foto: Slg. Ekkehard Papke/Archiv HSrV; Repro: Jörgen Bruhn)

In eigener Sache

Die Redaktion und die Anzeigenabteilung bedanken sich ganz herzlich bei allen Anzeigenkunden und besonders bei allen fleissigen Schriftstellern. Beliefert die „Tröte“ bitte unbedingt weiter! Die Mischung und die große Bandbreite machen sie nicht nur für uns Vereinsmitglieder interessant. Sie wird auch gern in Nachbarvereinen gelesen und ist immer eine schöne Aufmerksamkeit für unsere Gastlieger.

Wir freuen uns schon, das nächste Heft zu verfassen, denn: Nach der „Tröte“ ist vor der „Tröte“.

Katja Heubel, Krabat Rombach, Jörgen Bruhn



Pekka Gienapp (links) und Ingo Raschert haben Spass an der Arbeit (Foto: Jörgen Bruhn)



Zwei, die immer helfen, auch wenn sie nicht gern im Rampenlicht stehen: Walter Pünter (links) und Grzegorz Haydukiewicz (Foto: Jörgen Bruhn)



Wir sagen Moin.

Jan Otzen
Regionaldirektor



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

Nord-Ostsee Sparkasse Husum
Regionaldirektion
Großstraße 7–11

 Nord-Ostsee
Sparkasse

