



TRÖTE

2023



Husumer Segler – Verein von 1928 e. V.

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

UNSER VORSTAND:

1.VORSITZENDER:

Heiko Cunze
Tel: 015120784375

2.VORSITZENDER:

Christian Stender
Tel: 01794634619

KASSENWART:

Christian Melzer
Tel.:04841-772270

JUGENDWART:

Phillip Gienapp
Tel.:015229577813

TAKELMEISTER:

Jörgen Bruhn
Tel.:01719900079

PLATZWART:

Helmut Adam
Tel.:01632870159

GEBÄUDEWART:

Frank Petersen
Tel.:01776128316

UNSER ÄLTESTENRAT:

Hargen Johannsen, Sonja Cunze, Rolf Nickelsen, Jens Arnold Petersen, Ingo Raschert, 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: Dusky auf der Regatta 2023. Foto: Jörgen Bruhn



Grußwort

Liebe Segelkameradinnen und Segelkameraden,

rückblickend hat sich das Wetter im Sommer 2023 mit vielen kalten Tagen und zwei – drei Stürmen mit hohen Windstärken nicht von seiner besten Seite gezeigt.

Einige Mitglieder haben sehr zügig ihre Sommerliegeplätze auf Föhr angesteuert.

Zum Ansegeln ging es wie bereits in den vergangenen Jahren nach Pellworm, wo wir mit 35 Personen, die auf 13 Booten anreisten, bei Arno in seiner Gaststätte gegessen haben.

Zur Heverregatta sind bei bestem Wetter 14 Boote gestartet, davon vier Jollen. Drei auswärtige Boote nahmen teil, davon zwei von Föhr und eins aus Tetenbüll. Auch eine kleine Rettungsaktion stand zu diesem Event unerwartet auf dem Programm. Das war aber zügig erledigt, die überbordgegangene Person wurde sofort geborgen und das dazugehörige Boot abgeschleppt. Die anschließende Feier am Abend war gut besucht und die letzten feierten weit bis nach Mitternacht.

Ich habe das Gefühl, dass aufgrund des Wetters die Boote viel im Hafen gelegen haben. Ich weiß es nicht.

Die Jugendabteilung ist gewachsen und an den Trainingstagen immer gut besucht. Es ist schön anzusehen, wie die Kinder und Jugendlichen im Hafen segeln und am Steg getobt und das ein oder andere mehr oder weniger freiwillige Bad genommen wird.

Zum Absegeln haben wir uns dem SVN mit seinem Krabbenfest angeschlossen. Wir sind bei sehr schönem Wetter mit 13 Booten an den Start gegangen. Nur der Wind zeigte sich dieses Mal von seiner ruhigen Seite. Mit 15 Personen haben wir in der Bootshalle beim SVN supergut gefeiert.

Der Sturm an der Ostseeküste hat einen großen Schaden angerichtet. Wir können nur vom Glück sprechen, dass wir an der Nordseeküste verschont wurden.

Alle Mitglieder sind heil zurück nach Hause gekommen und nach dem Aufslippen sind die Hallen jetzt gut gefüllt.

Ich wünsche Euch allen eine gemütliche Weihnachtszeit und einen guten Start in die Saison 2024!

Heiko Cunze

1.Vorsitzender

Jetzt Mitglied
werden -
in der Filiale
oder im Online
Banking!

Deine Bank für deine Region.

Deine Bank für dich:

- 3,5 % Dividende*
- viele Vergünstigungen

Morgen kann kommen.

Wir machen den Weg frei.



Einscannen
und mehr erfahren

INHALT

AUS DEM VEREIN

Impressum	Seite 1
Grußwort	Seite 2
Hallo, ich bin Joona Mextorf!	Seite 5
Jugendarbeit 2023	Seite 6
Hever - Regatta 2023	Seite 14
Besichtigung der PEKING	Seite 20
Bootsbewegungen 2023	Seite 28
Liegeplatzstatistik	Seite 30
Gemeinschaftsarbeiten 2023	Seite 32

BERICHTE

Eiskaffetour 2023	Seite 40
Zur Taufe von Chrilyra	Seite 54
Eine Woche nass bis auf die Knochen - Um die Wette um den Felsen	Seite 58
Wahrschau in der Hafeneinfahrt!	Seite 71
Auf Sommertour mit unserer DIEKSAND	Seite 72
Mit der LEA auf großer Tour	Seite 84
ZEELEEUW ...oder: Der steinige Weg zum neuen Schiff	Seite 108

DÜT UN DAT

Bildnachlese 2023	Seite 117
Günter Hirschbeck im Tröte-Interview	Seite 120
Mein erstes „SingleHandedCrossing of Modersloch“	Seite 126
So ging es weiter!	Seite 128
RIGMOR von Glückstadt	Seite 140
Der Husumer Shantychor ist Geschichte	Seite 147
Ehrungen	Seite 149
Aus dem Archiv	Seite 157
In eigener Sache	Seite 158

EINS UNSERER JÜNGSTEN MITGLIEDER STELLT SICH VOR.

Hallo, ich bin Joona Mextorf!

Ich war in den Sommerferien bei Oma und Opa an Bord. In dieser Zeit habe ich meinen Optisegelschein auf Föhr gemacht und ich bin sehr stolz darauf.

Den restlichen Sommer durfte ich in der Optigruppe vom Husumer Segler-Verein mitsegeln. Das hat mir sehr viel Spaß gemacht. Wir sind gesegelt, gekentert und haben gebadet. Manchmal wurde man auch ins Wasser geschubst und ich habe richtig doll gelacht. Am letzten Tag der Saison haben wir mit Phillip die Halle aufgeklart und alles winterfest gemacht. Jetzt bin ich auf die Theorie und das Knotenüben gespannt. Ich hoffe, es wird Spaß machen und wir können im neuen Jahr wieder in eine großartige Segelsaison starten.



Joona im Opti

WIE STEHT ES UM DIE JUGENDGRUPPE?

Jugendarbeit 2023

TEXT UND FOTOS VON JUGENDWART PHILLIP GIENAPP.

Irgendwie geht die Segelsaison – gerade mit der Kinder- und Jugendgruppe – schnell herum. Kaum sind die Optis im Frühling im Wasser sind schon wieder Sommerferien und für einiges, was geplant, oder zumindest angedacht war, hat sich keine Zeit gefunden. Kaum sind die Sommerferien vorbei, sind schon wieder Herbstferien, alle Boote aus dem Wasser, die Jugendecke aufgeklart und wir sitzen wieder im Jugend-Container und basteln mit viel Elan Knotenbretter ...



Start im Hafenspiel.

Wie sich schon letztes Jahr abzeichnete, „verjüngt“ sich die Jugendgruppe zusehends. Inzwischen sind die Jollensegler deutlich in der Minder- und die Optisegler in der Überzahl.



Training im Hafen, Mai 2023



Vor zwei Jahren war das noch eher umgekehrt. Ein (erfreulicher) Trend, der sich auch fortsetzt, ist, dass immer mal neue Gesichter auftauchen, so dass die

Gruppe eher größer als kleiner wird. Und das einfach so, ohne gezielt Werbung zu machen.



Speedbreeder im Hafen. Juli 2023.

Der geänderten Altersstruktur geschuldet, waren wir dieses Jahr nicht so häufig wie in den letzten Jahren mit den Jollen draußen auf der Hever unterwegs. Dafür waren bei den wöchentlichen Trainings viele Optis im Hafen unterwegs. Meistens waren auch die Speedbreeder dabei, die den Größeren viel Spaß machen. Und auch den Kleineren, wenn einer der vermeintlichen „Alleskönner“ doch mal einen Speedbreeder umschmeißt.



Blick vom Zugvogel



420er in der Husumer Au, Mai 2023.

Ein paarmal waren wir doch mit den Jollen auf der Hever unterwegs, was doch immer ein schönes und auch spezielles Erlebnis ist. Vor Allem wenn es passt, uns über Niedrigwasser trocken fallen zu lassen.



420er in der Hever, Mai 2023.

Eine spezielle Erwähnung verdient auch die Heverregatta, da dieses Jahr dank Heike Krügers Einsatz endlich wieder eine Jollen- bzw. Zugvogel-Regatta stattfand. Immerhin drei Zugvögel waren am Start. Leider hatte die eine Jugend-Crew einige Probleme mit dem Zugvogel ihres Vaters und musste erst kurz vorm Start die Pinne reparieren lassen, um dann doch wegen Bruch des Vortags und umfallendem Mast ausscheiden zu müssen.



Auf Lundenbergsand, Juli 2023.

In den Sommerferien haben wir „Pause“ gehabt, was aber keinen daran gehindert hat, trotzdem zu segeln. Einige waren auf dem Segelcamp des WSV Kollmar und sind auf der Elbe Opti und Pirat gesegelt, andere waren auf dem Optilager in Friedrichstadt und wieder andere haben einen Segelkurs gemacht. Nach den Sommerferien ging es dann mehr oder weniger weiter wie im Frühjahr, wobei wir zeitweise unglaubliches Glück mit der Tide hatten und mehrmals nacheinander an unseren wöchentlichen Terminen segeln konnten! Normalerweise haben wir jedes zweite Mal kein Wasser ...

Letztes Jahr hatten wir ja einen Zugvogel, die „Allora“, geschenkt bekommen. Nachdem Jörg Hansen sie schon letztes Jahr bei der Meldorfer Regatta „eingeweihet“ hatte, haben wir sie dieses Jahr einige Male benutzen können.

*Zugvögel auf der
Hever, Mai 2023.*



Auch dieses Jahr haben wir wieder ein Boot geschenkt bekommen: eine „Bornholmer Spiegeljolle“, bzw. einen originalgetreuen Nachbau so eines traditionellen (Klein)Fischerbootes.



Optis Klarieren, Juni 2023.

Die „Tuula“ wurde im Rahmen eines Jugendprojektes vor einigen Jahren neu gebaut und segelte dann eine ganze Zeit lang im Segel Club Friedrichstadt, bis sich nicht mehr genug aktive Interessierte fanden, das Boot zu segeln und instand zu halten. So ist es nun bei uns gelandet. Zugegebenermaßen ist einiges zu reparieren, aber dank des Engagements von – vor allem – Markus Kramer werden wir nächstes Jahr unseren eigenen „kleinen Jugendkutter haben. Wer selber mal Jugendkutter gesegelt ist oder sich an die Touren mit dem geliehenen Amrumer Marinekutter vor ein paar Jahren erinnert, weiß, was für ein Erlebnis das Segeln mit so einem Boot ist und auch was es für eine schöne Ergänzung für die Jugendarbeit bedeutet.

Wie so vieles ist natürlich auch die Jugendarbeit keine „one man show“ und wäre nicht möglich ohne die Unterstützung durch Jesko Oestergaard und unsere Jungs Jan, Juha und Pekka.



Alle helfen mit, die 420er zu verstauen (Foto: Markus Kramer).

INVESTMENT
select

Ihr Makler für Versicherungen & Finanzen

Onno Ingwersen

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

www.investmentselect.de

DER REGATTALEITER BERICHTET:

Hever – Regatta 2023

VON JÖRG HANSEN.

Am 10. Juni fand die zweite Hever -- Regatta nach Corona statt und die Beteiligung ist um 50 % gestiegen. Diesmal haben 8 Yachten und 3 Zugvögel gemeldet.



Das gehört in Husum zur Regatta dazu: Das opulente Frühstücksbuffet, angerichtet von (von links): Ingrid Pünter, Brigitte Bruhn, Sonja Cunze, Katja Ebel, Anke Breum. (Foto: Jörgen Bruhn).

Normalerweise war die Hever Regatta immer eine Yardstick-Regatta. Mit den Zugvögeln konnten wir eine Klassenregatta veranstalten, das heißt - der Erste im Ziel ist auch wirklich der Sieger – anders als bei den Yachten.

Gesegelt wurde in 3 Gruppen bei schönstem Segelwetter und frischem Wind aus östlicher Richtung. Heiko hat mit seinem neuen Motorboot „Tümmler“ das Startschiff gestellt und auch die Regattaleitung während der Regatta übernommen.



Der schwierige Vormwindstart (Foto: Jörgen Bruhn).

Weil ich mit meiner "Esmeralda" auch teilgenommen habe, war ich befangen und habe mich daher zurückgehalten.

Für die Jollen war der Wind recht herausfordernd und so wurde die Bahn etwas verkürzt. Sehr gut war es, dass wir unser Schlauchboot „Red Pull“ als Begleitboot dabei hatten. So konnte man dem Zugvogel der Gienapps „Mumrik“ beispringen und das Boot in Schlepp nehmen. Es kam zu einem Ruder- und Mastbruch bei der Jugendcrew unter den Jollenseglern. Bei den verbliebenen 2 Zugvögeln konnte sich „Alora“ mit Skipper Christian Stender gegen die Frauencrew um Heike Krüger durchsetzen.

Der Vormwindstart war knifflig, weil der Ebbstrom auch Richtung Startlinie zog. Trotzdem kam das Feld gut über die Linie und dann zügig voran. Nach der Lee-Bahnmarke konnte ich mich davon überzeugen, wie gut die beiden Dehler 31 trotz 1,1 m Tiefgang am Wind segeln.



Drei Zugvögel; jeder refft auf seine Weise.(Foto: Christian Melzer).



Kurz nach dem Start (Foto: Jörgen Bruhn).

Die „Freja“ von Dominik musste auch dem frischen Wind, der im Verlauf der Regatta zunahm, Tribut zollen: Hier war der Traveller das Problem. Wie ich nach der Regatta erfuhr, musste Dominik das Großsegel reffen und fiel daher zurück. Seinen Sonderpreis (Brikett) hat er bei der Siegerehrung mit viel Humor entgegengenommen.



Dominik und besonders die Vorschoterinnen der Freja geben alles (Foto: Jörgen Bruhn).

Jetzt noch einmal zur Gruppe der kleinen Ausgleicher: Als ich mit meinem Boot Sven Rexa mit seiner „Dusky“ vor Süderhafen begegnete, suchte ich an Bord den Skipper vergeblich. Auf den zweiten Blick erkannte ich, dass dieser hinterher geschleppt wurde. Er hatte nach einem Manöver das Gleichgewicht verloren und fiel über Bord. Schnell haben Jörgen Bruhn, der gerade in der Nähe mit seiner „Hornsby“ tolle Fotos von der Regatta schoss, gemeinsam mit „Red Pull“ Hilfestellung gegeben. So kam Sven schnell wieder an Bord.

Der Einsatz der Motorboote war vorbildlich und hat viel zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen. Ich hatte – gerade auch für die kleinen Boote -- als Mitveranstalter immer ein gutes Gefühl für die Sicherheit. Wieder hat sich die Investition in unser Rib total bewährt. Das Boot soll eigentlich vor allem die Jugendarbeit im Revier interessanter machen, indem die Jollen nun schnell in die Bucht geschleppt werden können. Vielen Dank auch an Walter Pünter und

Christian Melzer für den kompetenten Einsatz auf Red Pull.



Red Pull mit vier Jollen auf dem Haken (Foto: Jörgen Bruhn).

Toll, dass so viele neue Mitglieder an der Regatta teilgenommen haben. Das schnellste Boot nach berechneter Zeit segelte wieder unser Föhrer Gast, Lars Südbrock, mit seiner „Thalassa“. Wir müssen uns nächstes Jahr sehr anstrengen – sonst nimmt er den Wanderpokal dann endgültig mit nach Wyk. Der andere Föhrer, Bernhard Bohn mit seiner „Rumdriever“, war diesmal nicht so erfolgreich, weil er sich auf den Schlick locken ließ. Ich habe unserem treuesten Gast versprochen, 2024 einen Gegenbesuch bei der Schinkenregatta zu starten. Hoffentlich bekomme ich noch ein paar Vereinskameraden „mitgeschnackt“.

Vielleicht gelingt es uns nächstes Jahr, Gäste auch aus den Nachbarvereinen SVN und NWV für die Hever -- Regatta zu begeistern, wie vor Corona. Mit der „Hygge“ war in diesem Jahr aber schon mal ein Teilnehmer aus Tetenbüll dabei. So hatten wir immerhin 3 Gäste - dreimal so viel wie im letzten Jahr. Hoffentlich setzt sich dieser Trend 2024 fort.



Die Preisträger mit Pokalen und Sachpreisen (von links, hinten): Heiko Cunze, Startboot und Zeitnahme; Christian Nieder mit „Verstärkung“ zum Preise tragen (1. Platz Gruppe 1 und First Ship Home); Lars Südbrock (1. Platz Gruppe 2 und schnellstes Boot nach berechneter Zeit); Hannes und Christian Stender (1. Preis Jollen); Regattaleiter Jörg Hansen (Startpreis). Vorn präsentiert Dominik Flick mit Humor den aufgetakelten Brikett für die letzte Zeitnahme. An dieser Stelle ein herzlicher Dank an die großzügigen Spender der Sachpreise! (Foto: Jörgen Bruhn).

Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de

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




 #TeamSeenotretter



JÜRGEN KETELS ZEIGTE UNS DEN GROßSEGLER

Besichtigung der PEKING

TEXT UND FOTOS VON CHRISTIAN MELZER.

Am 2. August 2017 erreichte die Peking die Peterswerft in Wewelsfleth. Huckepack auf einem Dockschiff hatte sie den Atlantik überquert. Mit großem Interesse hatte ich die Überführung und die anschließende jahrelange Restaurierung verfolgt – natürlich nur in der Presse und den ausführlichen Berichten im Fernsehen. Die Wiederherstellungskosten belaufen sich auf stolze 38 Millionen. „Kann man mit dem Geld nicht etwas Besseres machen, als ein altes Schiff zu überholen?“ Die Frage meiner Frau fand ich berechtigt, aber weckte gleichzeitig die Neugier. Was ist eigentlich das Besondere an der Peking? Warum ist sie unbedingt erhaltenswert?

Im Januar fragte mich Heiko, ob ich Lust hätte, die Peking zu besichtigen. Natürlich hatte ich großes Interesse und musste mir die Zeit einfach freischaufeln. Unser langjähriges Vereinsmitglied Jürgen Ketels engagiert sich ehrenamtlich im Verein „Freunde der Viermastbark PEKING e.V.“ und ist ausgebildeter Führer. Für den Husumer Segler-Verein bot er nun eine Sonderführung an.

Am 16. April ging's los! Als Letzten holte mich Jörgen gegen 9:30 Uhr ab. Der Bus war schon gut gefüllt, Elke, Renate, Hargen und Walter waren auch mit dabei.

Wir mussten durch den Elbtunnel, über die Köhlbrandbrücke und dann über einige verschlungene Straßen zum Hansahafen fahren. Die Peking ist eines der Schiffe der legendären Flying P-Liner und gehört zur letzten Generation der großen Frachtsegler.

Übrigens, die berühmten Schnellsegler, die alle Namen mit den Anfangsbuchstaben „P“ trugen, bekamen diese, weil Carl Laeisz seiner Frau Sophie den Spitznamen „Pudel“ wegen ihrer krausen Haare gegeben hatte. Ein Pudel als Denkmal thront deshalb auch auf dem Dach des Reedereigebäudes an der Trostbrücke.



Ganz schön groß, die Peking.

Man muss sich langsam annähern - an solch ein Schiff. In den genieteten Platten fällt die lange Reihe von zugeschweißten Bullaugen sofort ins Auge. Die Schweißnähte heben sich deutlich ab. Das Schiff wurde in seinen Originalzustand zurückversetzt, aber die Spuren seiner wechselvollen Geschichte sollten nicht ausgeradiert werden.

Wir versammelten uns am grünen Zollhäuschen auf der Pier, insgesamt waren wir eine überschaubare Gruppe von 14 Personen. Jürgen begann mit der Führung am Deckshaus, wo früher die Rudergänger standen. Die Peking wurde 1911 bei Blohm & Voss gebaut, holte Salpeter aus Valparaiso in Chile und hat 34 Mal das Kap Hoorn umrundet.

Jürgen erklärte uns detailliert das Schiff, die aufwändige Restaurierung und wies auf die Besonderheiten hin. Ich war fasziniert und beeindruckt, das Schiff wurde mit nur 31 Mann Besatzung gesegelt. Möglich war das nur durch den Einsatz von handbedienter Technik. An Deck standen etliche voll funktionsfähige Jarvis-Brasswinden, mit denen die Rahen an mehreren Masten gleichzeitig bedient werden konnten. So konnte schon damals die Besatzung verringert werden. Selbst der Anker wurde mit Hilfe der Ankerwinde und reiner Muskelkraft aufgeholt, so ein Manöver dauerte Stunden.



Eine Jarvis Brasswinde.

„Klar Schiff“

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

Umfangreiches Sortiment

» an **Niro - Schrauben** «

Nutzen Sie unsere Erfahrung zu Ihrem Vorteil

Öffnungszeiten: 7.30 bis 12.00 Uhr + 13.00 bis 17.00 Uhr

FS **HUSUMER**
KUNSTSTOFFTECHNIK

Polyester-Verarbeitung und -verkauf

Frank Stöhrmann · Liebigstraße 11-13 · 25813 Husum

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

Unter Deck standen wir auf der oberen Ebene in einem riesigen Laderaum. Doppelboden und wasserdichte Schotten suchte man vergebens. Dicht an dicht die Querspannten, dahinter die genietete Außenhaut und davor zum Einstecken lange Holzplanken, damit die Ladung nicht direkt an der Außenhaut lag. Der Salpeter wurde in Säcken verladen und so gestapelt, dass auch bei starker Lage nichts verrutschen konnte.



Die Ankerwinde unter Deck.

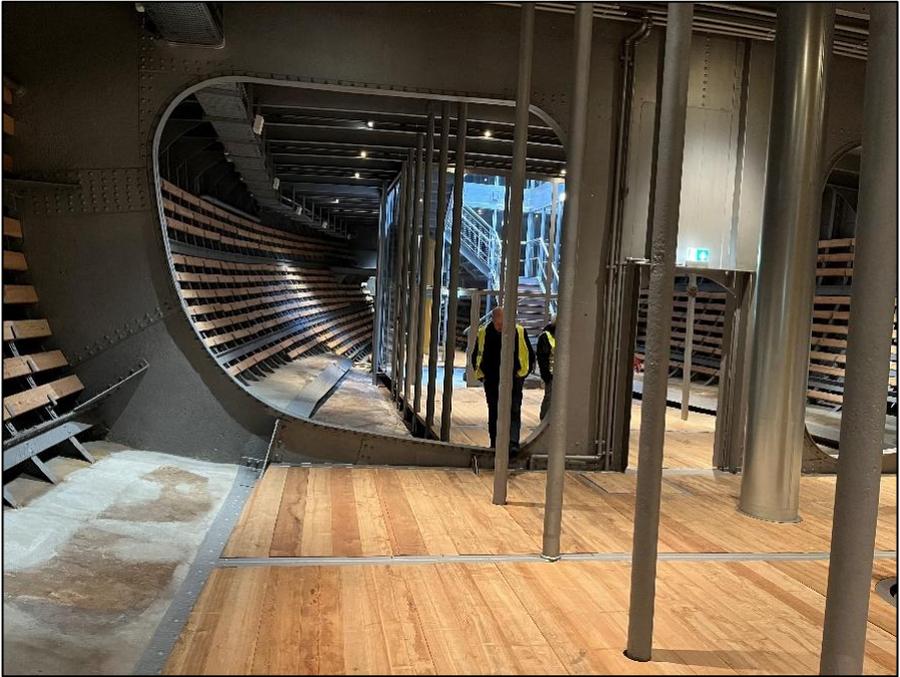
Zumindest eine kleine Hilfsmaschine hatte ich erwartet. Doch die Peking ist ein reines Segelschiff und war in engen Gewässern und für Manöver immer auf Schlepperhilfe angewiesen. War der Wind günstig, dann wurde sie zumindest bis Helgoland geschleppt, stand er ungünstig, musste sie noch durch den Ärmelkanal bis vor England geschleppt werden. Sie ist eben ein Tiefwassersegler, erst auf freier See zeigte sie, was sie konnte. Bei gutem Wind erreichte sie 17 Knoten, auf langen Strecken war sie den damaligen Dampfschiffen an Geschwindigkeit überlegen. Zudem stand der gesamte Innenraum für Ladung zur Verfügung. Weder die Maschine noch die Kohlevorräte nahmen Platz weg.

Wir stiegen weiter runter bis auf den Boden. Hier wirkte der Laderaum noch größer, die gelb gestrichen Masten waren durchgesteckt und reichten hinunter bis auf das Kielschwein. An einer Stelle lag das Kielschwein offen, ansonsten ist der gesamte Kielbereich mit Beton als Ballast ausgegossen. Ohne diesen Ballast würde das Schiff schon im Hafen umkippen, durch die Takelage liegt der Schwerpunkt sehr hoch.



Der gewaltige Laderaum.

Die Peking hatte früher keinen festen Ballast, der Ballast war die Ladung. Da sie lediglich Salpeter aus Chile holte und keine Waren nach Chile brachte, benötigte sie Ballast, um dorthin zu segeln. Sand und Steine wurde eingeladen, es waren gigantische Mengen an Material, die per Hand bewegt wurden, um den Schwerpunkt möglichst tief zu halten. Die Schlafräume der Mannschaft befanden sich unter dem Poopdeck und sind bisher nur teilweise wiederhergestellt. Man konnte sich kaum vorstellen, wie es war, in diesen voll belegten Räumen Kap Hoorn zu umrunden.



Tief im Keller.

Es musste kalt, eng und stickig gewesen sein. Jedes kleine Sportboot bietet heute mehr Komfort und Annehmlichkeiten. Unsere Führung endete auf dem Poopdeck, wo die gewaltige Rudermechanik zu sehen war.

Ein besonderes Highlight erwartete uns noch im gegenübergelegenen Hafenumuseum – der GNOM-Motor. Es war zwar nicht mehr der original, aber ein baugleicher Motor. Unter der fachkundigen Leitung von Jürgen wurde er restauriert und soll später wieder an Deck der Peking stehen, um die Ladevorgänge originalgetreu zu demonstrieren. Mit einer Höhe von ca. 2 Metern, einer Grundfläche von ca. 4 Quadratmetern und einer Leistung von ca. 8 PS ist er für die heutigen Verhältnisse nicht kompakt, aber für die damalige Zeit war er klein, ein „Gnom“ eben. Gebaut wurde der GNOM-Motor in der Motoren-Fabrik Oberursel. Er galt als besonders sparsam und verbraucht pro Stunde nur ca. 2,5 Liter Petroleum. Um den Motor wieder in Betrieb zu nehmen, muss zunächst die damalige Technik verstanden werden.



Ein Highlight: Jürgen erklärt uns den Gnom-Windenmotor.(Foto: Elke Dossmann)

Jürgen hat sich tief eingearbeitet und erklärte uns die Brennstoffzufuhr und den Zündvorgang. Beides war so ganz anders, als wir es kennen. In den nächsten Wochen soll der Probelauf stattfinden, es ist alles perfekt vorbereitet. Jürgen sagt: „Er wird laufen!“ Im Vergleich zu den damals üblichen Dampfwinden, bei denen es leicht zu einer Kesselexplosion kommen konnte, war der GNOM-Motor sehr sicher. Der Betrieb war allerdings auch nur mit besonderen Kenntnissen möglich, so wurde der Name GNOM schon damals gerne mit „Geht Nicht Ohne Meister“ gedeutet.

Den Abschluss der gelungenen Besichtigung bildete ein gemeinsames Zusammensein im Bistro „Kaisers“ am Grasbrookhafen.

Vielen Dank an Jürgen für die beeindruckende Führung und den tollen Tag!



Jürgen (mit roter Jacke) hatte auf jede Frage eine Antwort.

WENN FLUKTUATION ZUR TURBULENZ WIRD.

Bootsbewegungen 2023

TEXT UND FOTOS VON JÖRGEN BRUHN.

Auch 2023 bewegte sich wieder einiges im Bootsbestand des Husumer Segler-Vereins. Vorbei sind die Zeiten, als der Takelmeister einfach die Hallenaufteilung des Vorjahres kopieren konnte. Aber das macht nichts!

Wir gewannen eine Westerly Centaur namens Chrilyra dazu. Der sehr wassertaugliche Kimmkieler ist an der Küste kein Unbekannter. Neu ist der Eigner Konstantin Ackers, der bereits im Verein angekommen ist. Neu war auch die lyrische Taufe, auf der Christina ein eigens verfasstes Gedicht vortrug. Chapeau!



Chrilyra wird getauft. (Foto: J. Bruhn).

Apropos Taufe: Ein weiterer Zugang wurde ebenfalls sehr stilvoll getauft: Die Korky von Katja Ebel und Volker Kühn. Weil die Taufe ihrer schönen Jolle so toll geklappt hatte, wollten Katja und Volker es noch einmal probieren. Sie legten sich gegen Saisonende die Duetta 86 mit dem schönen Namen Tiden zu. Die beiden sind ebenfalls optimal im Verein angekommen; im Betonsteinverlegen sind sie als Team kaum zu bremsen.

Im Herbst stieß ein weiteres Boot zur HSrV-Flotte: Der erste Vorsitzende Heiko Cunze erwarb die Faxe, die viele Jahre in Wyk auf Föhr beheimatet war. Die Feeling 346 DI mit geringem Tiefgang ergänzt die Cunzesche Reederei ganz ausgezeichnet.

Auch eine Jolle fand den Weg in den Husumer Segler-Verein. Pekka Gienapp überholt seinen Piraten in den Wintermonaten, um nächsten Sommer damit die Hever zu erkunden.

Ein weiterer Neuzugang ist die Tuula; der Nachbau einer Bornholmer Spiegeljolle, der unter Anleitung von John von Eitzen von 2008 bis 2012 von der Stiftung Jugendarbeit in Friedrichstadt gebaut wurde, ging in unseren Besitz über. Wenn die Renovierung abgeschlossen ist, sollen Jugendliche mit diesem „Mini-Kutter“ die Husumer Bucht bereisen.

Verabschieden mussten wir uns im letzten Jahr von Christian Nieders Balu, die den Besitzer und damit auch den Hafen wechselte. Und last but not least verließ auch die Jonathan unseren Vereinshafen in Richtung Süderhafen. Mit etwas Glück begegnen wir ihr mit dem neuen Eigner Onno Ingwersen in der Husumer Bucht.

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***

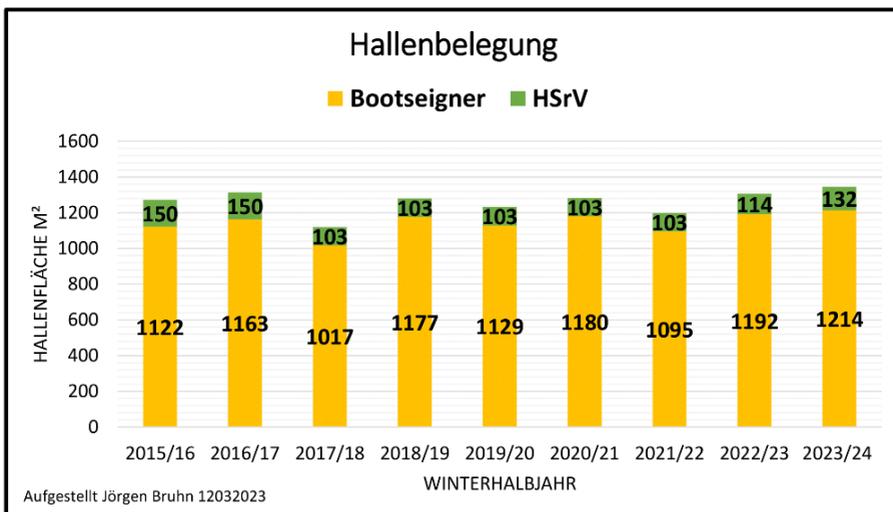
DER TAKELMEISTER BLICKT IN DIE KRISTALLKUGEL.

Liegeplatzstatistik

VON JÖRGEN BRUHN

Unterschwellig läuft die Liegeplatzplanung bei Takelmeistern ständig mit. Bei jedem aufgeschnappten Gesprächsfetzen über An- und Verkauf von Booten öffnet sich die geistige Schublade mit den Liegeplänen und über allem steht die Frage: „Passt das noch?“. Da hilft es, den Bestand an Hallen und Liegeplätzen genau zu erfassen und natürlich auch den Bootsbestand exakt zu kennen. Nur so sind konkrete Aussagen über die Liegeplatzsituation möglich.

Klarheit schafft die Grafik der Hallenstatistik:



Die Grafik zeigt, dass wir die Hallen gut belegt haben. Hinzu kommen noch zwei Außenlieger an Land und einer im Wasser. Zugenommen hat auch der Eigenanteil des HSrV durch den Zuwachs der Jollenflotte. Alles in allem sind die Hallen gut gefüllt.



Die zweite Grafik bildet die Situation an unseren Stegen ab.

Hier sind wir mittlerweile eindeutig überbelegt. Im vergangenen Jahr lagen sieben große Boote unserer Flotte an Land, drei Boote lagen den Sommer über auf Inseln und Halligen. Sollten wirklich alle Boote „zu Bach“ gehen, könnten mindestens sechs Boote nicht an unseren Stegen liegen. Das heißt, wir können derzeit kaum neue Wasserliegeplätze mehr vergeben. Dies ist aber kein Grund zur Sorge, es handelt sich nur um eine Momentaufnahme. Auch ist die Situation nicht neu. Letztlich haben wir einen kleinen „Stau“ von Booten, die verkauft werden sollen. Realistisch betrachtet, haben wir vielleicht bald mehr Platz, als uns lieb ist.

Zusammenfassend ergibt sich, wie schon aus allen vorausgegangenen Statistiken: Das Verhältnis Hallen- zu Brückenplätze passt hervorragend. Kritisch wird es erst, wenn alle derzeitigen Hallenlieger einen Wasserliegeplatz besetzen möchten oder Bootseigner mit verhältnismäßig breiten und/ oder tiefgehenden Booten auftauchen. Wir sollten froh sein, dass unser Verein so lebendig ist.

WAS MACHT FAST SO VIEL FREUDE WIE SEGELN?

Gemeinschaftsarbeiten 2023

TEXT UND FOTOS VON JÖRGEN BRUHN

Ein kleiner Rückblick auf die Arbeiten im vergangenen Jahr zeigt: Wir haben allerhand geschafft!



Unser Geländewart Helmut Adam mäht am Meer.

Ich habe mir mal die Mühe gemacht, den größten Teil der handwerklichen Arbeiten aufzuzählen. Für uns alte Hasen ist der Arbeitsumfang gewohnt und mehr oder weniger auch selbstverständlich. Dieses Wissen können neue Mitglieder aber nicht haben. Darum die Liste als Orientierungshilfe, aber auch, weil wir auf das Geschaffte stolz sein können. Gleich vorneweg: Sicher habe ich etwas vergessen. Die Arbeiten betreffen alle drei Gewerke (Hallen-, Geländewart und Takelmeister).

Gemeinschaftsarbeit Teil 1:

*Dach Jugendcontainer neu abdichten
Sitzbänke malen
Fahnenmasten malen
Masten und Bänke aufbauen
Vordere Liegeplätze mit Pumpe spülen
Brücken reparieren
Brücken malen
Heckschild für Traktor besorgen und transportieren*



Brücken und Niedergänge reparieren.



Fleißige Brückenmaler: Anke und Dominik.

Gemeinschaftsarbeit Teil 2:

*Brücken zu Bach setzen
Takelmast aufstellen
Rasen mähen (ohne Ende)
Unkraut bekämpfen
Rasenmähertraktor besorgen und transportieren
Brücken an Land setzen
Treckerbatterie erneuern
Anlasser Traktor erneuern*



Spülen bei Sonnenschein ...



... und bei nebligem Wetter.

Gemeinschaftsarbeit Teil 3:

*Trecker-Türschloss erneuern
Plattenweg Boden ausbaggern
Plattenweg Unterbau und Planum herstellen
Betonpflaster verlegen
Erde planieren und Rasen ansäen
Alle Container lackieren
Großen Takelmast entrostet und malen*



Alt und Jung: Peter Kruse beschnackt mit Katja Ebel das richtige Muster. Michael Karde, Markus Kramer und Volker Kühn passen auf.



Pflastern am Sonnabend: Jens Arnold ist dabei!



Fred malt das Oberteil des großen Takelmastes.

Gemeinschaftsarbeit Teil 4:

Fahnenmasten und Bänke abbauen

Wasser ablassen

Außenleuchten auf LED umstellen

Stromverteilung Neue Halle erneuern

Stromkasten Brücke 3 erneuern incl. Erdkabel



Hallenwart Frank Petersen bei „artfremder Tätigkeit“.



Leichter Flurschaden beim Brückenslippen.

Gemeinschaftsarbeit Teil 5:

*Sämtliche Steckdosen überprüfen
Hallen aufräumen
Schilder Videoüberwachung montieren
Sanitärelemente instand halten
Tür Clubhaus-Halle malen
Verstopfungen Hofablauf beseitigen*

Zu diesen „handwerklichen Tätigkeiten“ gehört auch noch das Instandhalten von Ausbildungs- und Schlauchbooten und Motoren.

Die Vorbereitungen zum Auf- und Abslippen, die Organisation des Kranens und Trailerfahrens, der irre Aufwand für die Sondergenehmigungen, das alles zähle ich nicht zur Gemeinschaftsarbeit, sondern zur gegenseitigen Hilfe unter Bootseignern.

Soviel zu den handwerklichen Arbeiten im Verein, bei denen jeder aufgefordert ist, mitzumachen. Nicht angesprochen wurden die vielen Stunden, die Jugendwart, Kassenwart und die Vorsitzenden leisten. Eine letzte Bemerkung gestatte ich mir noch: Sinn des Vereins und der Gemeinschaftsarbeit ist es, jedermann das Segeln zu ermöglichen, unabhängig vom Geldbeutel. Dafür müssen wir alle

mit anfassen. Da stimmt es schon nachdenklich, dass wir nach einem so arbeitsreichen Jahr Rechnungen für 213 nicht geleistete Arbeitsstunden stellen müssen. (Insgesamt müssen 600 Stunden geleistet werden). Auf der anderen Seite ist klar, dass wir mit den knapp 400 Stunden nie auskommen. Und das ist der positive Aspekt: Viele Mitglieder, nicht nur Bootseigner, kommen freiwillig zur Gemeinschaftsarbeit, weil sie Spaß an der Gemeinschaft haben.

Gemeinschaftsarbeit Teil 6:

Zuschüsse beantragen und abrechnen (Ergebnis: 3500,- €)

Liegeplätze Halle und Brücken planen

Liegegelder und Arbeitseinsätze abrechnen

Gastlieger betreuen und abrechnen

Elektroanlagen pflegen

Leuchten warten und ersetzen

Auch im nächsten Jahr wünsche ich uns allen so viel Spaß wie Berndt und Heinzl hatten:



*So schön kann Gemeinschaftsarbeit sein!
Berndt Lippert und Heinzl Bruhn haben ihren Spaß.*

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 DER GODEWIND RICHTUNG OSTEN

Eiskaffeetour 2023

TEXT UND FOTOS: BRIGITTE BRUHN UND SÖNKE TÖNNIES.

Brigitte und ich wollten in diesem Jahr unsere Sommertour mit der Godewind nach Usedom und Rügen machen.

Bei zwei Törns und mehren Reparaturen wurde die Godewind ausreichend für die Sommertour geprüft. Das Kartenmaterial bekamen wir von Heinz Bruhn. Brigitte konnte schon ab dem 6.6. in den Urlaub und ab 01.07. in Rente gehen. Für eine frühe Abreise stand nichts mehr im Wege.

Ich brachte die Godewind am 26.05. von Tetenbüll nach Nordfeld. Bei alter See, mit höheren Wellen von der Süderhever zur Eider und einem kleinen Missgeschick (Grundberührung hinter dem Eidersperrwerk), konnte ich zügig nach 9,5 Stunden und 51 sm im Hafen Nordfeld anlegen.

Am 06.07. bin ich dann einhand nach Rendsburg. Dort traf ich Karin und Ekkehard. Wir beendeten den Tag mit einem Fastfood-Essen und netten Gesprächen. Am 07.06. ging es nun weiter. Brigitte ist in Laboe zugestiegen. Wir sind dann weiter nach Wentorf gesegelt. Hier sollte die Godewind eine Woche Ostseeluft schnuppern.

Nach der Regatta in Husum reisten wir wieder zu unserem Boot. Husum bis Wentorf mit Bahn, Schienenersatzverkehr und Bus in 5,5 Stunden. Der Hafenmeister gab uns die Auskunft, das Schießgebiet voll zu umfahren. Es fand ein Manöver in der Howachter Bucht statt. Abends haben wir noch eine Pockenkontrolle im Vorhafen gemacht.

Am nächsten Tag starteten wir um 9 Uhr Richtung Fehmarn. Der Wind blieb mit 3-4 Bft auf Ost; vorhergesagt war NO. Wir konnten dann erst einen Anlieger segeln, als wir über die Hälfte der Strecke motort hatten. Andere Segler machten große Schläge, aber am Ende motorten sie auch.



Godewind vor der Fehmarnsundbrücke

Lemkenhafen erreichten wir um 16.20 Uhr. Es ist ein schöner, ruhiger Hafen. Von Lemkenhafen ging es nun nach Kühlungsborn. Wir hatten gutes Segelwetter mit einer kurzen Flaute. Vor Kühlungsborn briste es dann noch stark auf, wobei die Ostsee dann schnell hohe Wellen bekommt.

Am 17.06. war wenig Wind vorhergesagt (0-2 Bft aus Ost bis Nordost). Für den langen Schlag von 57,5 sm um Darßer Ort und Zingst machten wir uns auf den Törn. In der Barhöfter Rinne haben wir geankert und fühlten uns zum Schwedentörn zurückversetzt. Am nächsten Morgen segelten wir die kurze Strecke nach Stralsund. Den Nachmittag haben wir ausgefüllt mit einem Besuch im Meeresmuseum und einem Stadtrundgang. Das Wetter blieb gut und so machten wir uns gleich weiter auf den Weg durch den Strelasund Richtung Usedom.



Wir machten einen Hafentag und fuhren mit der Mollie nach Bad Doberan.

Im Greifswalder Bodden haben wir einen Kreuzkurs gefahren. Aber die meiste Zeit wurde motort. Nach 7,5 Stunden und 36sm kamen wir in Freest an. Freest liegt gegenüber von Peenemünde, am Anfang vom Peenestrom.

Weiter geht es am 20.6. nach Wolgast. Die Brücke mussten wir um 12:45 Uhr passieren, um an der Kaimauer im Stadthafen anzulegen. Der nächste Hafentag steht an und wir fahren mit der Kaiserbäderbahn über Usedom nach Ahlbeck, Heringsdorf und Koserow.

Bei schönem Wetter ging es am nächsten Morgen weiter nach Karnin. Im schmalen Peenestrom mussten wir vor der Brücke von Zecherin ankern. Die Brücke öffnete um 16:30 Uhr. So hatten wir Zeit, um in Ruhe zu kochen und eine Mittagsstunde zu machen.

In Karnin angekommen, hörten wir eine Rohrdommel. Leider haben wir sie nicht gesehen. Nun machten wir wieder einen Hafentag. Der Morgen begann mit Regenwetter, das war gut zum Wäschewaschen. Die Sehenswürdigkeit des Ortes ist ein technisches Denkmal. Eine Eisenbahnhubbrücke mit einem Hubweg von 25 m. Die dampflokbetriebene Personenzüge verbanden Berlin mit Usedom. Mit einer Geschwindigkeit von 110 km/h benötigten sie dafür nur 2 Stunden.



Die Karniner Hubbrücke.

Am nächsten Tag ging es weiter nach Mönkebude. Einer der schönsten Häfen im Stettiner Haff. Leider gab es nur bis 11 Uhr am Sonnabend die Möglichkeit einzukaufen. Das schöne Badewetter zog die Berliner mit der kleinen Rike zu uns.

Am Nachmittag sind Sönke und Hagen nach Ueckermünde gefahren. Es mussten unsere Vorräte für die Weiterreise aufgefüllt werden. Ab Mönkebude wollten wir zu unserer nächsten Insel Rügen starten.

Die Vorausplanung von Sönke war über Swinemünde in die pommersche Bucht außen an Usedom vorbeizusegeln. Dann wurde für Montagnachmittag Gewitter mit Sturmböen vorhergesagt. Deshalb blieben wir im Achterwasser und Peenestrom. Am Sonntag um 9:30 Uhr machten wir uns auf den Weg nach Karlshagen. Nach 28 sm erreichten wir den Hafen um 18:40 Uhr. Karlshagen liegt vor Peenemünde und ist großzügig und modern ausgebaut. Bedauerlicherweise liegt der Kurort 2 km vom Hafen entfernt am Ostseestrand.

Am nächsten Tag überquerten wir den Greifswalder Bodden und machten nach einem schönen Segeltörn um 14:10 Uhr in Gager an Heckbojen fest. Gager befindet sich auf der Halbinsel Mönchsgut von Rügen. Ab 17 Uhr fegen dann Gewitterböen mit 10 Bft über uns hinweg. An den Heckbojen liegend, war es doch sehr unruhig.



Das schwere Gewitter braut sich zusammen.

Nun gab es wieder einen Hafentag. In Gager gibt es einen Kiosk und frischen Fisch direkt vom Fischer. Auf Mönchsgut konnten wir mit der Kurkarte die Halbinsel mit dem Bus erkunden. So fuhren wir nach Thiessow und besuchten den riesigen Rügenmarkt. Dann ging es nach Göhren. Dort gibt es eine schöne Promenade und viel Bäderarchitektur. In Göhren gingen wir in ein Café und bestellten uns, wie jeden Nachmittag, einen Eiskaffee. Das Wetter und die Temperaturen sind wieder sommerlich.

Da der Hafen Gager nicht dem entsprach, was im Hafenbuch steht, machten wir uns am 28.06. auf, mit 4-5 Bft Gegenwind auf die 7 Seemeilen nach Lauterbach.

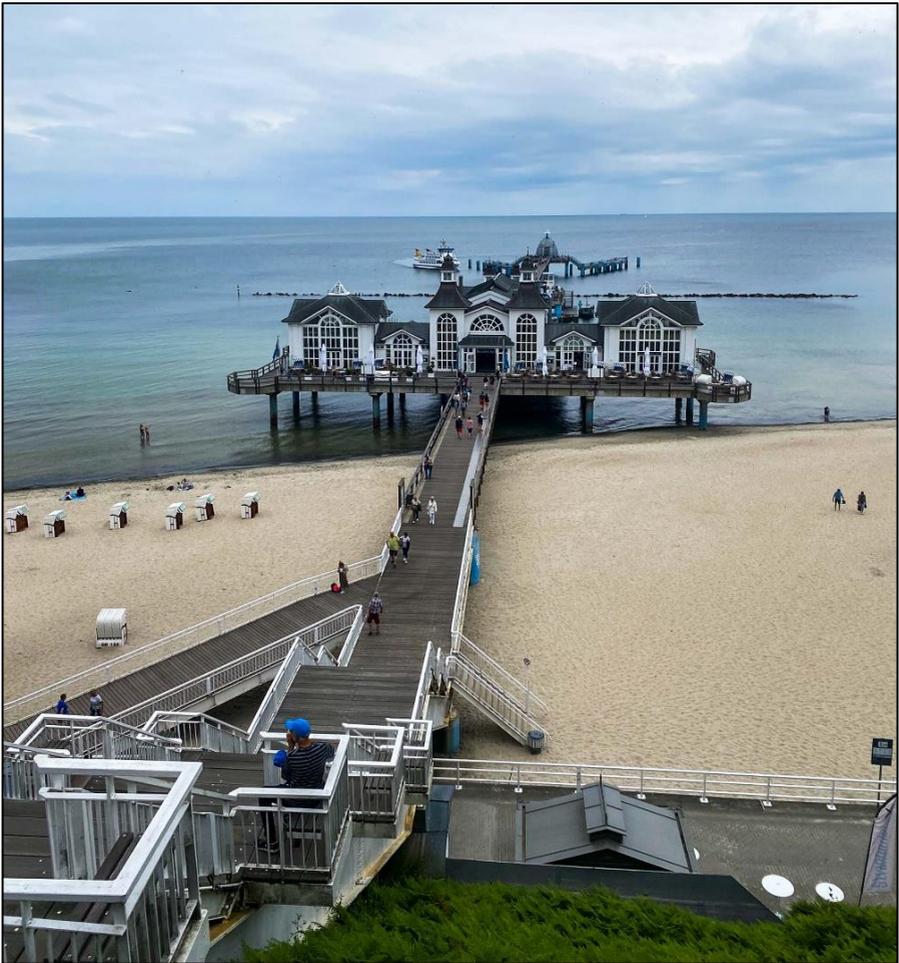


Die Weiße Stadt in Puttbus.

Auch hier konnten wir mit der Kurkarte Busfahren. So sind wir nach Puttbus gefahren und genossen die Architektur in der weißen Stadt von 1910. Am 29.06. sind wir mit „Wasserdampf“ durch den Having nach Baabe und von dort aus mit der Fähre nach Sellin gefahren.

Nachdem wir Sellin besichtigt hatten, ging es mit dem „rasenden Roland“ weiter nach Binz. Sellin hat uns am besten gefallen. In Binz konnten wir schon einmal einen Blick auf eines unsere nächsten Ziele, den Königsstuhl, werfen.

Wir haben Zeit. Wind und Wetter sind günstig und unserem nächsten Ziel Greifswald steht nichts mehr im Weg. Hier wollen wir das Boot verlassen und zum 14. Geburtstag der Enkelin Rosalia mit dem Zug nach Berlin fahren.



Die Selliner Seebücke.

Nach 3,5 Stunden und 19 sm und einem Wolkenbruch erreichen wir klatschnass am 30. 06. um 13:30 Uhr das Yachtzentrum Greifswald.

Unser Abendspaziergang führte uns zu einem Restaurantschiff, das vegetarische Gerichte anbot. Das Essen war lecker und preiswert. Unser Eiskaffee dort wurde jedoch nicht mit Vanilleeis gemacht, sondern es gab crushed Eis. Wir erkundeten den Weg zum Bahnhof und auf dem Rückweg konnten wir noch bis nach 21 Uhr vor dem Brauhaus Bier und den Sonnenschein genießen.



Der rasende Roland.

Am 01. 07. gingen wir auf die Bahnreise nach Bernau bei Berlin in 2 Stunden. Am 02. 07. hatten wir eine chaotische Rückreise. Durch einen Brand an einem Bahnübergang kam es zu Zugausfällen und Schienenersatzverkehr. Hagen hat uns dann 30 km nach Eberswalde gefahren. Doch dieser Zug hatte technische Probleme; so dauerte unsere Rückreise 6 Stunden.

Am 03. 07. war stürmisches Wetter. Es wurde Wäsche gewaschen und groß eingekauft. Laut Wetterbericht sollte sich das Wetter am 04. 07. nachmittags wieder beruhigen. Also konnten wir unsere Reise weiter fortsetzen. Nach der Brücke in Wiek zog von Westen ein Gewittersturm auf. Also machten wir kehrt und haben im Hafen von Wiek abgewettert. Vorsichtshalber band ich zwei Reffs ins Groß. Wir segelten dann bei achterlichen Wind aus NW in den Strelasund. Die Böen frischten dann doch bis teilweise 7 Bft aus West auf. Wir packten die Segel ein und sind dann bei stürmischem Wetter in die Marina Neuhoof, ca. 5 sm vor Stralsund, um 19:30 Uhr eingelaufen. Brigitte ruhte sich aus und ich holte

vom Kiosk etwas zu Essen. Um 21 Uhr war alles wieder ruhig.

Um die Ziegelgrabenbrücke zu passieren (sie öffnet nur 3-mal täglich) legten wir um 7 Uhr ab. Nach verspäteter Öffnung sind wir um 8:35 Uhr durch gewesen. Wir segelten dann bei Raumschot mit einem Reff und voller Genoa. Später gingen wir auf Halbwindkurs bei Wind aus SO. Nach 18,4 sm legten wir am 05.07. um 11:20 Uhr im geschützten Hafen Schaprode an. Der Wind sollte laut Wetterbericht ab 11 Uhr mit Sturmwarnung bis 8 Bft aus SW kommen. Kam aber nicht. Über die Westküste von Schleswig-Holstein ist aber ein heftiger Sturm hinweg gegangen. Hier in Schaprode gibt es ein Denkmal für Baltzar von Platen, dem Erbauer des Götakanals. Er ist auf dem Dornhof geboren.

Unser nächstes Ziel war Ralswiek, mit einem Besuch des Königsstuhls und der Störtebeker Festspiele. Da der Wind am Morgen noch etwas kräftig war und am Nachmittag abnehmen sollte, legten wir um 15:15 Uhr in Schaprode ab. Bis zur Fahrinne im Schaproder Bodden (ca. 1 sm) motorten wir. Die Wellen kamen sogar übers Deck. Aber dann liefen wir nur mit Vorsegel sehr gute Geschwindigkeit, so dass wir nach 4 Stunden und 21 sm durch den Trog (zwischen Rügen und Hiddensee), den Breetzer Bodden, den Lebbiner Bodden und den großen Jasmunder Bodden in Ralswiek festmachten.

Nun folgte wieder ein Hafentag. Wir sind mit Bus und Bahn zum Königsstuhl und nach Sassnitz gefahren. Am Abend haben wir uns das Stück „Gotland unter Feuer“ der Störtebeker-Festspiele angeschaut. Unsere Vorausplanung für die nächsten Tage war bei günstigem Wetter erst nach Barhöft zu segeln und danach den langen Schlag nach Kühlungsborn zu machen.



Der Königsstuhl im Nationalpark Jasmund.

Also am 08.07. nach dem Frühstück ablegen und die 31,5 sm bei östlichen Winden durch die nördlichen Bodden nach Barhöft. Bei sehr schönem Wetter hatten wir einen tollen Segeltag. Für die große Tour geht es am nächsten Morgen um 6 Uhr gleich weiter nach Kühlungsborn. Hier konnten wir um 16:30 Uhr festmachen. Am 10.07. zog ein Gewitter über Kühlungsborn, so konnten wir einkaufen, ausruhen und lesen.

Am 11.07. ging die Rückreise weiter nach Orth auf Fehmarn. Wir starteten um 9 Uhr und waren nach 30,5 sm um 15 Uhr fest. An diesem Tag war mal Wind und dann wieder kein Wind. Von allen etwas zum Vorwärtkommen. Einen Kreuzschlag brauchten wir aber nicht.



Wir sind jetzt Schönwettersegler!

Vom 12. 07.-14. 07. blieben wir in Orth. Bei 5-6 Bft hatten die Kiter beste Bedingungen in einem sehr schönen Revier.

Am Freitag, dem 14.7. dann weiter nach Kiel Holtenau. Nach einem Anruf bei der Leitstelle wussten wir, dass es am Freitag keine Befahrens-Verbote gab. In Holtenau legten wir nach 34,5 sm um 15:45 Uhr für eine Nacht an.

Am 15.07. legten wir um 8:50 Uhr ab und machten eine kleine Hafenrundfahrt bis zum Kieler Yachthafen. Schleusen konnten wir erst um 10:35 Uhr mit einem Frachter und ca. 20 anderen Booten. Um 15:45 Uhr machten wir im „Stadthafen Rendsburg“ fest.

Wind gegen an, mit Welle und Schaumkrönchen, viel Schiffsverkehr in beiden Richtungen und Warten der Frachter in den Weichen; das habe ich noch nie erlebt.



Gelassene Konzentration.

Nun wollten wir am nächsten Tag um 9:30 Uhr weiter nach Pahlen. Hier machten wir um 17:20 Uhr fest. Den ganzen Tag über hatten wir viel Wind (6-7 Bft). Von den vorhergegangenen Stürmen konnten wir viele dicke, abgebrochene Äste und Bäume sehen.

Der Wind beruhigte sich in der Nacht. Wir fuhren am nächsten Morgen um 9:45 Uhr durch die Brücke von Pahlen und kamen um 12:30 Uhr in Nordfeld an. Für mich gab es eine kleine Pause mit Kaffee und Kuchen. Brigitte wurde von ihrer Freundin Marlis abgeholt. Sie hatte keine Lust mehr auf den Wind, der schon wieder aus West mit 6 Bft blies. Der Schleusenwärter gab mir zu verstehen, dass ich 1,5 Stunden vor Hochwasser durch die Schleuse muss, weil er danach bei dem hohen Wasserstand nicht mehr schleusen kann.

Meine und unsere Tour endet am 18.07. von Tönning nach Tetenbüll einhand. Ich mache um 5:30 Uhr die Leinen los Richtung Eidersperrwerk. Vor mir sind schon zwei Boote los. Eine Frauencrew um 4:45 Uhr und ein Holländer, auch Einhand, um 5:15 Uhr mit einer Southerly Kimmkieler. Sein Ziel war List. Draußen vor Böhl hatte ich ihn eingeholt. Wir hatten gute 5 Bft mit Böen gegen an. Also motorten wir. Ich bog dann Richtung Rochelsteert in die Süderhever unter kleiner Fock ab. Eine Welle habe ich nicht gesehen und schon kam sie quer über Bord. Durch die extreme Seitenlage und halbvollem Tank ging der Motor aus. Die Entlüftung habe ich dann quer ab Südfall mit der Selbststeuerung gemacht. Um 12:15 Uhr bei 5 Bft kam ich in Tetenbüll an. Die Godewind und wir waren vom 26.05. bis 18.07. unterwegs und nach 703 sm ohne Störung und mit schönem Wetter wieder zu Hause.

opticland
SIEVERS



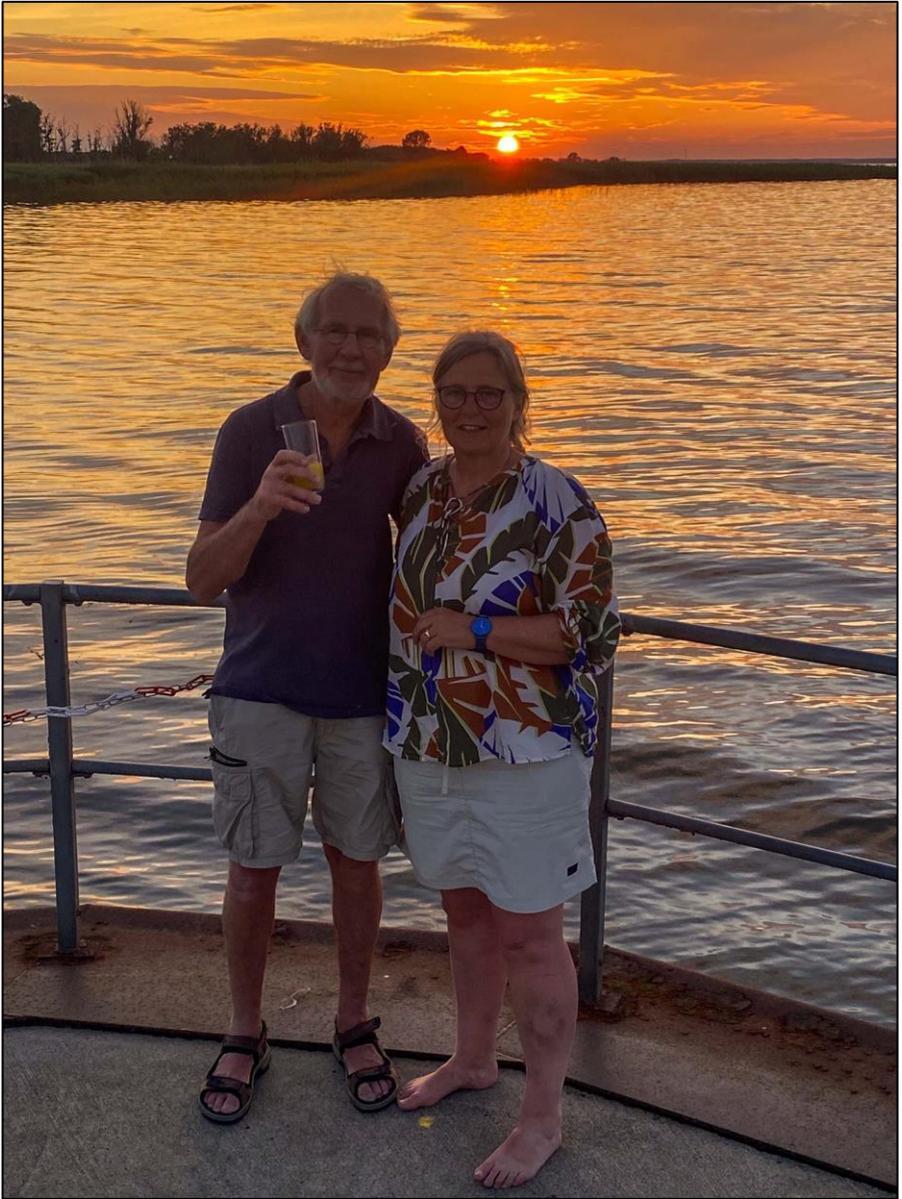
Juwelier

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



Wir hoffen, unser Bericht hat euch gefallen.

**KONSTANTIN BEKOMMT EIN GEDICHT ZUR BOOTSTAUFE
GESCHENKT.**

Zur Taufe von Chrilyra

VON CHRISTINA UND KONSTANTIN ACKERS

Nach unserem Umzug von Dresden nach Mildstedt (endlich die schon immer gewollte Nähe zu einem Hafen!) wurde auch ein Boot unser. Am 2. Juli 2023 war der 50. Geburtstag meiner Frau Christina und dank der Anwesenheit der ganzen großen Familie die Gelegenheit eine kurze Nebenfeier zur Bootstaufe unserer Westerly Centaur anzuberaumen.



*An diesem windigen Tag trägt Chrilyra ,umrahmt von ihren Töchtern, ihr Gedicht vor
(Foto: J.Bruhn).*

„Chrilyra“ ist der Künstlername, den Christina schon viele Jahre verwendet, wenn sie ihrem Hobby, Lyrik zu verfassen, nachgeht. Neue Gedichte entstehen nur in besonderen Lebenssituationen, deshalb bin ich glücklich über das Folgende, das zur Taufe geschrieben wurde.

Er hat seinen Traum erfüllt

Ein Schiff

Und das Herz lacht und tropft

Meerschwer lichtblau

Und hisst das Segel - von fern singt ein Wind

Schon erzittert die Schot in seiner Hand

Und mit starkem Griff

Wird die Lust gebannt

Meerwärts steht ihm der Sinn

Ins Gesicht geschrieben:

Unbedingtes Wollen

Steht er das Schaukeln der Wellen ertragend

Und über sich Wolken und Himmel und Hoffen

Nun im Wind

Liegt und wiegt sich sein Schiff

Nimmt Kurs aufs offene Meer

Weit über Wogen und Sorgen

Sucht es beständig das Weite, das Freie

Und das Herz rast vor Freude, trunken vor Glück

Wenn das Schiff den sicheren Hafen verlässt

Und endlich alle Knoten gelöst

Und die Segel erfasst vom Wind

Zieht ihn-der die Richtung bestimmt-

Die Sehnsucht fort und er atmet - Freiheit

(Chrilyra 2.7.23)



Chrilyra im Watt (Foto: Konstantin Ackers)



GÜNTHER FALKENBERG

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

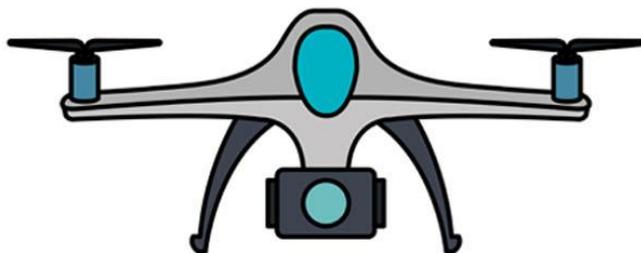


Kiefhuck 4 / 25845 Nordstrand

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

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

Sea-and-Building.com



Professionelle Drohnenaufnahmen auf dem Wasser und im Bauwesen

Günther Falkenberg / Kiefhuck 4 / 25845 Nordstrand

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

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



Mitte Juli tauchte eine Meldung in der Bootseignergruppe auf, die sich für unseren Verein als kleine Sensation herausstellte: **Gyde Hansen** und **Paul Essenberg**, langjährige Mitglieder der HSRV-Jugendgruppe, segeln das Fastnet Race mit! Die beiden sind seit 2020 bzw. 2022 Mitglied der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ e.V. (SKWB).

Hier ist Gydes Artikel, für den die Redaktion sich herzlich bedankt:

BHV - TERSCHELLING - COWES - CHERBOURG

Eine Woche nass bis auf die Knochen - Um die Wette um den Felsen

VON GYDE HANSEN

REISEDATEN:

Start: 15.07.2023
Ankunft: 30.07.2023
Gesamt: 1434 sm
Gesegelt: 1350 sm

SKIPPER:

Frederick Nabor

CREW:

Paul Essenberg
Jari Krebs
Johannes Frenzel
Gyde Hansen

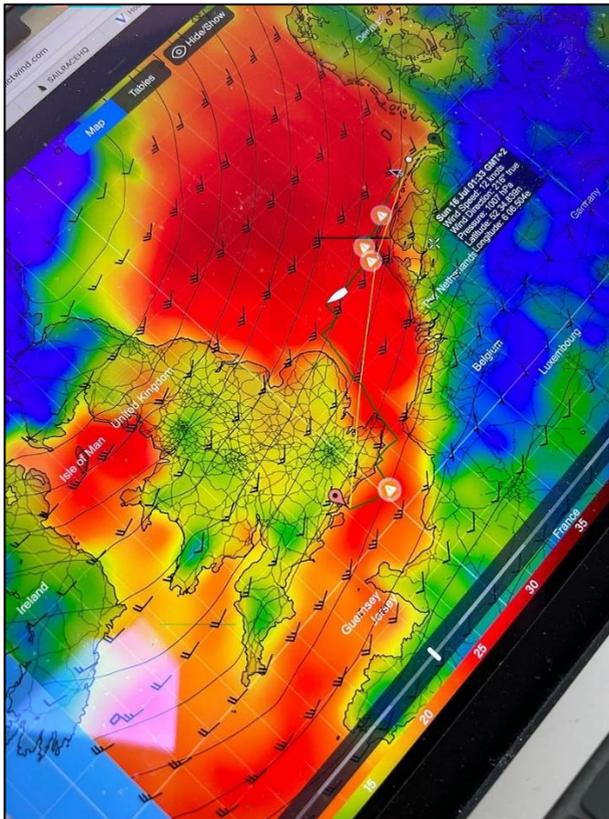
Als im Januar feststeht, dass wir mit dem Löwen von Bremen einen der heißbegehrten Plätze beim diesjährigen Fastnet Race ergattert haben, ist die Vorfreude groß. Noch im Winterlager beginnen unsere Vorbereitungen. Besonders die sich über zehn Seiten erstreckenden Sicherheitsanforderungen beschäftigen uns lange. Einige Bastelstunden und Besuche bei SVB später sind die Haken auf unserer Checkliste Anfang Juli so gut wie vollständig. Einen letzten Riggcheck machen wir am Wochenende vor dem Aufbruch und bringen bei der Gelegenheit den Windmesser wieder zum Laufen.

Ein weiteres wichtiges Thema in der Vorbereitungsphase ist das Essen, insbesondere während des Rennens. Denn auf einem dreitägigen Probetörn im Frühjahr stellten wir fest, dass Kochen auf einer Flamme für sechs Personen keine Option sein würde: Allein zum Nudeln kochen geht eine gute Stunde ins Land. Bei unserem Zwei-Wachensystem in dreistündigem Wechsel geht das nicht auf, denn so müsste eine Wache zur Essenszubereitung zu viel kostbare Schlafenszeit opfern. Dazu käme der Abwasch, um den sich die nächste Freiwache hätte kümmern müssen.

Am Wochenende, bevor unser Törn beginnt, machen wir den letzten Rigg-check und reparieren den Windmesser.



Wir entschließen uns daher, für die Überführung einige Gerichte einzukaufen, die mit wenig Zeitaufwand zuzubereiten sind. Dazu zählen Couscous, Reis und Tortellini. Um die Verpflegung während des Rennens kümmert sich jeder von uns selbst. Wir entscheiden uns für zwei bis fünf Tüten gefriergetrockneten Essens pro Person pro Tag - die persönlichen Einschätzungen des Appetits gehen da leicht auseinander - und nehmen uns für zwischendurch unsere Lieblingssnacks mit. Zum Frühstück packen wir uns tägliche Müsli-Rationen je nach Geschmack mit Nüssen, Trockenfrüchten und Milchpulver ab. So muss nur noch Wasser drauf gegossen und der persönliche Löffel aus der Pantry gezückt werden, den wir für den schnellen Zugriff an prominenter Stelle angeklebt haben. Bei der Auswahl der Gerichte meiden wir Tomaten, denn die enthaltenen Histamine, wie Carolin uns aufklärt, und sollen Seekrankheit fördern.



Ein Blick auf die Wettervorhersage vor der Überführung Bremerhaven - Hamble.

Eine gute Idee, wie sich herausstellt, als sich in den Tagen vor Aufbruch die Wetterlage konkretisiert. Es ist Sturm angesagt - genau in dem Moment am Höhepunkt, wenn wir den Ärmelkanal queren wollen. Den Start in Bremerhaven allerdings erleben wir bei schönstem Sonnenschein und moderatem Wind von Ost. So segeln wir unter Spinnaker in die erste Nacht.

Der Wind dreht am nächsten Morgen nach Süden und nimmt zu. Bis zum Nachmittag so stark, dass wir uns entschließen, nicht bei Texel zur Überquerung des Kanals anzusetzen, sondern an der niederländischen Küste weiterzusegeln. Am nächsten Tag erleben wir einen Sturm, der uns inzwischen direkt von vorn erwischt. In den Böen bis 40 Knoten und recht ordentlicher Welle können wir kaum Segelfläche stehen lassen, zumal wir uns und die Segel in Anbetracht des bevorstehenden Rennens möglichst schonen wollen. Im schmalen Gebiet zwischen den Verkehrstrennungsbereichen und der Küste kommen wir mit kurzen Kreuzschlägen kaum gegen Wind und Strömung an und entscheiden uns, den Motor anzuschmeißen, um den direkten Weg nehmen zu können. Da es noch lange so wehen soll, machen wir uns mit Optionen der nächstgelegenen Häfen vertraut und entscheiden uns, die Überführung nicht wie geplant ohne Unterbrechung durchzusegeln, sondern vor der nächsten Nacht den Hafen von Terschelling anzulaufen. Da unsere Karte eigentlich zeigt, dass der Hafen zu flach sein müsste, telefonieren wir mit dem Hafenmeister, der uns versichert, dass es für den Löwen tief genug sein wird.

Nach den strapaziösen Stunden sind wir froh über die Pause, als die Leinen in Terschelling fest sind. Von unseren Nebenliegern werden wir angesprochen, woher wir bei dem Wetter kämen. Daraufhin wird uns ein Sixpack Bier spendiert - wir sähen aus, als könnten wir es gut vertragen. Später schreibt uns der Eigner, er hätte unsere Fastnet-Teilnahme gespannt bis zum Zieleinlauf verfolgt.

Am nächsten Morgen passiert Folgenschweres: Als Johannes von unserem Nebenlieger auf den Steg übersteigen möchte, knickt er um und bricht sich den Fuß, wie eine Ärztin kurz darauf feststellt. Wir packen ihm eilig eine Krankenhaustasche, damit er das Wichtigste dabei hat, als er kurz darauf mit dem Helikopter Richtung Festland gebracht wird. Mit den Gedanken noch bei Johannes, bedeutet das für uns nun, dass wir überlegen müssen, wie es weitergeht. Versuchen wir, auf die Schnelle noch ein sechstes Crewmitglied zu finden? Nach kurzen Überlegungen entscheiden wir uns dagegen: Jemanden ins Boot zu holen, der sich eigentlich direkt nach unserem Anruf in den Zug setzen müsste,

sich nicht auf eine mehrtägige Wettfahrt einstellen konnte und die Manöverabläufe nicht genau kennt – allein bei der Vorstellung hören wir unsere Nervenstränge aneinanderreiben. Stattdessen werden wir das Wachsystem auf ein rotierendes System umstellen: drei Stunden zwei Personen an Deck, nach 1,5 Stunden ein Wechsel, sodass jeder 4,5 Stunden Ruhephase hat. Die verbleibenden Meilen bis nach Hamble werden uns Zeit zur Eingewöhnung geben.



Mit dem Code Zero queren wir den englischen Kanal bei Sonnenuntergang.

In den Ausläufern des Sturms laufen wir von Terschelling noch am Abend aus. Das Wetter bessert sich schnell, sodass die restliche Strecke reibungslos verläuft. Als wir den englischen Kanal queren, umspielt die Abendsonne den Code Zero. Die weißen Klippen von Dover kommen in Sicht und der Halbbrite unter uns zaubert die zum Ambiente passende musikalische Untermalung auf die Musikbox. In der Dämmerung erreichen wir den Solent und legen um 1:00 nachts zwei Tage vor Regattastart in Hamble an.

In freudiger Erwartung auf eine Dusche gehen wir von Bord. Doch stellt sich schnell heraus, dass wir damit noch bis zum nächsten Morgen warten müssen. Der Steg, an dem wir einen Liegeplatz ergattert haben, verfügt über keine sanitären Anlagen. Wir fragen daher beim nahegelegenen Segelverein, ob wir ihre Anlagen für die Zeit unseres Aufenthaltes nutzen dürfen und erhalten den Pincode des Begehrens. Eine große Erleichterung, denn die spontane Vorstellung, ungeduscht ins Fastnet Race starten zu müssen, sorgt nach der Ankunft unserer mehrtägigen Anreise für großen Unmut.



Ein bisschen Bootspflege vor Regattabeginn.

Nachdem wir uns selbst wieder in unserer Haut wohlfühlen, kümmern wir uns um den Löwen. Wir prüfen die Riggspannung, richten die Dinge, die noch zu tun sind, schenken dem Rumpf ein wenig Liebe und erledigen die letzten Einkäufe. Nach dem arbeitsreichen Tag belohnen wir uns mit Fish n' Chips und fallen anschließend im Food Coma in unsere Kojen. Den letzten Tag vor dem Regattastart beginnen wir früh. Nach dem Frühstück bringen wir einige Dinge zum Race Office, die von dort mit einem Shuttle-Service nach Cherbourg gebracht werden und besprechen gemeinsam die Regatta-Route sowie Wettermodelle für die kommende Woche. Am Nachmittag nehmen wir uns Zeit für einen Ausflug nach Cowes, bestaunen die vielen Regattaschiffe, die dort im Hafen und vor Anker liegen und schauen uns die Startlinie schon mal von Land aus an.



Bei heftigem Wetter kämpfen wir uns aus dem Solent.

Am Vormittag des 22. Juli legen wir zum Regattastart ab. Es nieselt und der Wind peitscht bereits eine Welle durch den Solent. Wir schlagen die Sturmsegel an und fahren durch das Gate zur Anmeldung. Der ganze Solent wimmelt vor Booten. Dann geht es weiter zur Startlinie. Während die Startgruppen vor uns starten, halten wir uns im Hintergrund und hissen kurz vor unserem Ankündigungssignal das Groß.

Wir positionieren uns an der Luv-Seite und legen einen guten Start hin, der uns eine schöne Ausgangsposition im Feld beschert. Die ersten Stunden verbringen Jari als Vorschiff-Crew und ich als Genua-Trimmerin auf der Kante, während Frederick steuert, Paul das Großsegel fährt und Carolin navigiert.

Die starke Welle und die vielen Boote um uns herum erfordern viel Konzentration. Als wir die Needles erreichen und fast aus der Abdeckung der Isle of White kommen, entscheiden wir uns, die J3 gegen die Sturmfock zu tauschen. Jari und ich werden beim Segelwechsel von oben bis unten durchgespült und wärmen uns daraufhin unter Deck auf. Die anderen drei übernehmen ausdauernd das aktive Segeln und Navigieren. Als wir uns im Schutz der Buchten der britischen

Küste wöhnen, beschließen wir, das Großsegel zu bergen. Zum einen, um gut durch die stürmische Nacht zu kommen. Zum anderen haben wir im Achterliek in der Ummantelung für die Malleine einen senkrechten Riss entdeckt, den wir bei dem Sturm um jeden Preis schonen wollen.

An Schlaf ist in dieser ersten Nacht nicht zu denken. Selbst im Schlafsack wird es aufgrund der Nässe nicht richtig warm und die Wellen schleudern uns in der Achterkoje hin und her. Alle paar Minuten klatscht der Bug so stark auf das Wasser, dass Jari und ich senkrecht in der Koje sitzen, den Blick in die Segellast mit dem Gefühl, jeden Moment einen Schaden erwarten zu müssen. Gleichzeitig ist der Lautstärkepegel enorm. Neben dem knarrenden Rumpf und dem rauschenden Wasser schallen im Minutentakt Mayday-Rufe aus der Funke. Ein sinkendes Boot, mehrere Mastbrüche und "structural damages" werden vermeldet. Ein Crewmitglied mit Gehirnerschütterung und ein anderes mit einem verdrehten Knie werden von ihren Teams an Land gebracht. Wir bleiben von solchen Vorkommnissen verschont.

Als der Wind weniger wird, steigen wir wieder ins Wachsystem ein und können auch wieder mehr Segelfläche setzen, nachdem wir lange nur unter J3 gesegelt sind. In der Bucht vor dem Lizard erwischen wir nachts die erste Flaute. Fühlten wir uns tagsüber fast etwas allein, entdecken wir in der Dunkelheit doch jede Menge Positionslichter um uns herum. In den nächsten Stunden erleben wir sehr wechselhafte Bedingungen. Bei jedem Wachwechsel erwarten uns andere Verhältnisse an Deck als noch beim Schlafen gehen.

Bei den Scilly Isles angelangt, entscheiden wir uns aufgrund der Windrichtung für die nördliche Route. Das Kreuzen ist nass und kalt und scheint für eine kurze Unendlichkeit kein Ende zu nehmen. Schließlich befinden wir uns auf der Zielgeraden zum Felsen. Doch der Wind lässt inzwischen zu wünschen übrig. Einige Stunden dümpeln wir bei 1-2 Windstärken und schönstem Sonnenschein auf der Keltischen See. Wir sehen es positiv: Zumindest haben wir nun die Chance, ein paar Klamotten trocken zu bekommen. Schleunigst verteilen sich Socken und Seestiefel, Baselayer und Öljacken im Cockpit.

Schließlich dreht der Wind, sodass wir den Code Zero setzen und im spitzen Halbwindkurs auf den Fastnet Rock zuhalten können. Wir werden wohl nachts dort ankommen, wie wir uns irgendwann ausrechnen können. Das tut der guten Stimmung, die nach dem Kampf gegen den Wind aufkommt, keinen Abbruch. Sobald der Felsen in Sicht kommt, strahlen wir alle über beide Ohren. Wir haben es tatsächlich bis hierher geschafft. Durch den Kontakt zu unseren Familien wird uns längst berichtet, wie viele Boote nach der ersten Nacht den

Rücktritt antreten mussten. Wenn das eingerissene Großsegel bis zum Felsen durchhält, so dachten wir, dann kommen wir ins Ziel. Hätte sich der Schaden vorher verschlimmert, wären wir im Zweifel in der Situation gewesen, ohne Großsegel bei mäßigen Winden kreuzen zu müssen. Das Segel schonten wir daher nach Möglichkeiten. Das zahlt sich aus, denn von unserem Schreckensszenario bleiben wir verschont. Auf unserem Weg begleiten uns immer wieder große Gruppen von Schweinswalen. Sie kommen dicht an uns heran und es wirkt, als wäre das schwimmende Umspielen des Löwen ein großes Vergnügen für sie.



Der Fastnet Rock bei Nacht. Wir umrunden ihn am 25. Juli um 22:30.

Und dann sind wir beim Felsen. Wie sehr man sich doch über so einen einsamen Leuchtturm freuen kann. Nachdem wir einige Beweisfotos gemacht haben, konzentrieren wir uns wieder voll auf das Segeln. Nun setzten wir zum Rückweg an. Und der geht fliegend schnell.

Eine Weile trauen wir uns, den Gennaker auszupacken. Dabei kommt ein neuer Top-Speed zustande: 17,5 Knoten erreichen wir unter Gejohle der segelnden Wache. Anschließend wechseln wir wegen des zunehmenden Windes auf den Code Zero. Einige Zeit später, bei etwa 18 Knoten Wind, gibt es einen lauten Knack. Zunächst denken wir, dass die Tack durchgerissen sei und eine Bahn der Genua mit sich gerissen hätte, die noch angeschlagen ist. Bei genauer Betrachtung stellt sich jedoch schnell heraus, dass es sich stattdessen um den Bugspriet handelt, der in einem Stück vom Rumpf gerissen ist. Dessen Bolzen müssen mit einem Mal gebrochen sein.

Den Rest der Strecke müssen wir ohne Bugspriet zurücklegen, was unsere Segelwahl auf den raumigen Kursen stark einschränkt. Hofften wir auf dem Hinweg noch, dass uns auf der Zielgeraden die letzte Front nicht ganz so heftig erwischen würde, wie sie vorhergesagt war, sind wir nun für den konstanten Wind von 25 bis 35 Knoten dankbar, denn so sind wir auch mit der Standardbesegelung unter Genua und Groß voll ausgelastet. Als der Wind etwas nachlässt und die Gleitfahrt endet, denken einige von uns kurz darüber nach, den Spinnaker auspacken. Doch die Welle hält uns schließlich davon ab. Besonders nachts ist die Kreuzwelle, die uns direkt von hinten und alle paar Wellen auch von der Steuerbord-Seite trifft, etwas unheimlich. Denn man sieht sie nicht kommen und kann sie in manchen Fällen nicht aussteuern, sodass der Löwe ein paar Mal aus dem Kurs läuft. Da wir im Sommer unterwegs sind, sind die Nächte glücklicherweise kurz. Meist gibt es für jede Wache nur einen Zyklus in totaler Dunkelheit. Davor und danach beginnt es bereits wieder zu dämmern.

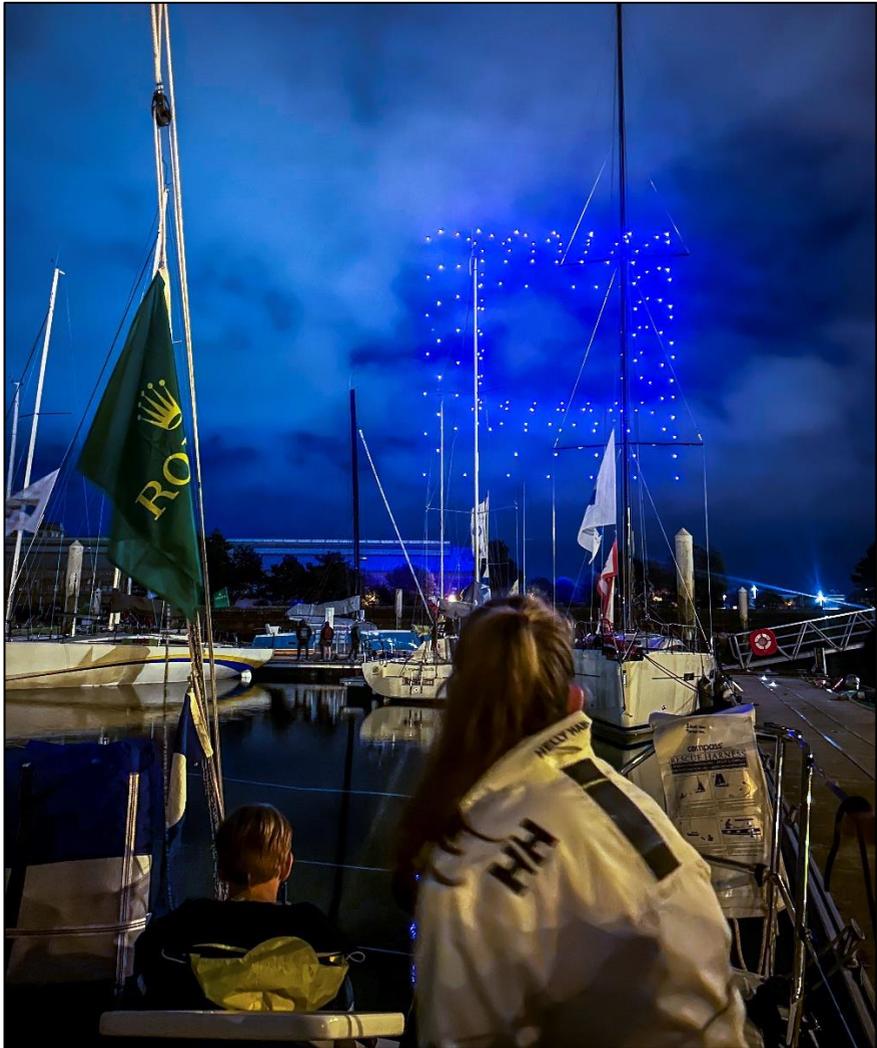


Auf etlichen Wellen surfen wir in den letzten Stunden ins Ziel.

Die letzten Stunden machen nochmal richtig Spaß. Wir haben nach wie vor guten Wind und erreichen schließlich die Landzunge vor Cherbourg. Hier trauen wir uns so dicht unter die Küste, dass wir die im flacheren Wasser entstehende Strömungswelle nutzen. Eine ganze Weile beschleunigen wir immer wieder auf über 15 Knoten, surfen eine Welle nach der anderen. Letztlich legen wir die letzten 200 Meilen in gerade einmal 24 Stunden zurück.

Kurz vor dem Zieleinlauf begegnen wir wieder mehr Schiffen. Das motiviert uns, auf den letzten Metern noch einmal alles herauszuholen. Nach 5 Tagen, 2 Stunden, 14 Minuten und 43 Sekunden sind wir im Ziel. In unserer Gruppe IRC 2 landen wir damit nach berechneter Zeit (05d 09:05:28) auf dem neunten Platz, in der gesamten IRC 2 Wertung auf Platz 33 von 88 und in der IRC-Gesamtwertung auf dem 113. Platz von 358 Teilnehmenden.

Unsere Leistung als gut harmonisierendes Team und das Ergebnis, das sich sehen lassen kann, geben uns jeden Grund, in Cherbourg gebührend zu feiern. Im Hafenumgebung genießen wir die Drohnen-Show am Nachthimmel und sind anschließend auf der Tanzfläche zu finden. Nach einer groß angelegten Aufräumaktion, die unter Deck besonders dringend notwendig ist, übergeben wir das Schiff am nächsten Abend an unsere Nachfolge-Crew, die den Löwen zurück nach Bremerhaven segeln wird.



Von Bord aus schauen wir uns die Drohnen-Show am Nachthimmel an.



Angewonnen in Cherbourg. Den Abend verbringen wir in Feierstimmung im Race Village.

Im Namen der gesamten Crew bedanken wir uns bei der SKWB und all ihren Unterstützern, die uns dieses einmalige Erlebnis ermöglicht haben.

Wahrschau in der Hafeneinfahrt!

TEXT UND FOTOS VON JÖRGEN BRUHN

Schon immer ist die Einfahrt in unseren Seglerhafen durch die Steinkante an der Nordseite schwierig. Zumindest für Gäste und Mitglieder, die das erste Mal in Husum sind. Auch dieses Jahr kam es zu mehreren Grundberührungen. Nachdem der holländische Katamaran auf der Steinböschung festgekommen und trockengefallen war, schritt Ingo Raschert beherzt zur Tat.



Der Katamaran auf der Böschung blieb zum Glück unbeschädigt.

Er nutzte seine Kontakte zum Team des Seekartenverlegers NV Charts und sorgte für den Eintrag einer Gefahrenstelle. Im kommenden Jahr werden wir den Pfahl noch einmal mit frischem Gelb versehen.

Auf Sommertour mit unserer DIEKSAND

TEXT: EKKEHARD PAPKE, FOTOS: KARIN PAPKE.

Zu Pfingsten sind „DIEKSAND“, Karin und ich segelfertig und starten am 25. Mai morgens mit ablaufender Tide. Mit kräftigem, passendem Wind segeln wir zunächst durch die Fahrwasser Hever, Alte Hever und dann Kurs Helgoland. Im Rahmen der Nordseewoche werden Regatten zum Hochseefelsen und weitere mit dessen Umrundung gesegelt. Fünf Boote aus unserem Husumer Segler-Verein sind dabei.

Die „SegelLore“ mit Anreise von der Flensburger Förde ist mit Heiko und Lisa Steppat erfolgreich, ihre Leistung wird mit einer Garmin Quatix 7, GPS Marine Smartwatch, wie der Hersteller sie bezeichnet, belohnt und diese trägt Lisa stolz am Handgelenk.

Bedauerlicherweise sind Besatzung und Schiff nicht mehr im HSrV, wir aber fühlen uns von jeher mit Familie Steppat und ihren Segeltouren sehr verbunden.



Sönke setzt Segel auf der Kieler Förde

Pfingstmontag segeln „SegelLore“ und „DIEKSAND“ bei NW 5-6 zur Elbe und weiter bis nach Brunsbüttel in den Nord-Ostsee-Kanal. Am nächsten Tag nach Sonnenaufgang motoren wir bis Rendsburg während es für „SegelLore“ bis Fahrensodde weitergeht.

Im Schnellimbiss am Hafen in Rendsburg treffen wir Sönke. Drei hungrige Segler halten jetzt Ausschau nach einem Sitzplatz und einer Mahlzeit. Bei Currywurst mit Pommes und einem Getränk wird die Weiterreise besprochen, denn morgen wollen beide Schiffe in die Förde aus-schleusen. In der Frühe legen wir zu unterschiedlichen Zeiten ab, aber treffen

uns zeitgleich in derselben Kieler Kanalschleuse. Sönke, noch Einhandsegler auf „Godewind“, will Kurs Südost, während wir nach Norden segeln.

Am darauffolgenden Wochenende treffen wir „SegelLore“ mit Lucie und Heiko in Höruphav wieder und planen ein weiteres Treffen in Schweden.

Unser nächster Hafen ist Ärösund mit einem inzwischen gut ausgestatteten Sportboothafen und Clubgebäude.

Vor vielen Jahren hat mich hier in einem gepflegten Vorgarten ein sehr seltener Pilzanker beeindruckt, nun entdecken wir diesen völlig vernachlässigt wieder, hoffentlich landet das - aus meiner Sicht - wertvolle Teil nicht beim Schrotthändler.



Pilzanker 1976

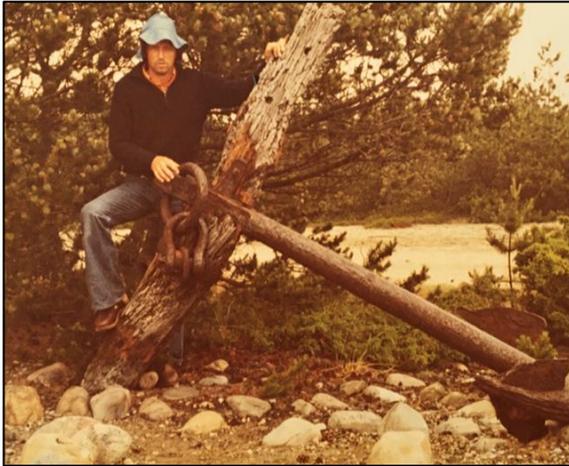


Pilzanker 2023: In die Ecke gestellt.



Wind und Wetter sind gut und so segeln wir durch den Kleinen Belt weiter über Bogense, Tunö nach Grenaa. Von hieraus ging es früher für uns immer mit direktem Kurs nach Anholt. Das geht jetzt nicht mehr, denn ein riesiger Windpark ist zu umschiffen. Dänemark ist ein großes Vorbild beim Einsatz regenerativer Energien. Da auch wir die Windkraft intensiv nutzen, um „DIEKSAND“ regenerativ zu bewegen, haben wir Verständnis für den nun weiteren Weg nach Anholt. Dort angekommen, finden wir außerhalb der Urlaubszeit einen guten Liegeplatz mit Heckboje. Bei bestem Sommerwetter schlagen wir den langen, hügelreichen Weg bis ins Dorf ein. Kirche, Gaststätte, Kaufmann und das Café, alles noch fast unverändert, letzteres wählen wir für eine Verschnaufpause mit erfrischender Dessertspeise und Kaffee. Nach dieser Rast laufen wir nordwärts

ohne Hügel zum Hafen zurück. Auf diesem Wegstück treffen wir auf den Stockanker von damals, der sich in den Jahren zum Guten verändert hat.



Anker 1976



Anker 2023 – aus dem Jungbrunnen.

Nach ausgiebigem Landgang erleben wir noch eine Böenwalze über der Insel, dann geht es weiter mit dem Ziel Varberg/Schweden, wobei es die belebte Schiffsroute im Kattegat zu queren gilt.

In der Marina Getterön bei Varberg hat die „SegelLore“ mit Lucie und Heiko bereits festgemacht. Nach einem erlebnisreichen Wiedersehen -noch vor Sonnenwend - segeln Lucie und Heiko weiter nordwärts in die Schären.



Felsen – Rastplatz.

In Varberg dann das Wiedersehen mit Karins Schulfreundin Sunna und Ehemann Dieter, die hier alljährlich den Sommer verbringen und wir dieses Ziel bereits mehrmals angesteuert haben. Im Rahmen von Sightseeing-Ausflügen in die Umgebung durch Wälder, vorbei an zauberhaften Seen, Felsen, Wasserfällen gewinnen wir wieder nachhaltige Eindrücke dieser einzigartigen Landschaft wie auch Informationen zu schwedischer Lebensart. Abends zurück im Sommerhaus werden wir mit landestypischen Gaumenfreuden und Blick auf Schären im Abendlicht verwöhnt.



Schulfreundinnen mit Anhang.

Varberg ist unser nördlichstes Ziel und von nun an segeln wir Generalkurs Süden, zunächst über Torekov in den Sund. Weiter geht es über Rungsted und Dragör, nach Klintholm. Ein Ausflug zum Kreidefelsen war geplant, aber die gute Großwetterlage ändert sich. Also nehmen wir Abschied von Schweden und Dänemark und segeln weiter in die Mecklenburger Bodden.

Bis Barhöft passt der Wind, aber der Hafen Barth - mit Stadt und Umgebung - ist besser zum Einwehen geeignet. Also eine Nacht in Barhöft und danach Abwettern in Barth - so lautet der Plan und wir schaffen das. Der vorhergesagte Starkwind ist da und bringt uns Zeit für Landausflüge. Klaus Nachtigall hatte uns vor Jahren ein Kaffeehaus im Zentrum empfohlen und dahin geht's heute.

Dort gerade Platz genommen, ertönt mein Name durch den Raum, oder heißt hier noch jemand Ekkehard? Überraschung! Ein paar Tische weiter gönnen sich Sylke und Jan-Peter Jürgensen aus unserem Verein ebenfalls eine Kaffeepause. Sie sind mit ihrem Trimaran „Albatros IV“ hier im Hafen und warten wie wir auf schwächeren Wind. Bei Kaffee und Kuchen an einen Tisch zusammengerückt, werden die Taktiken von vier Seglern-innen mit gesamt vier Bootsrümpfen aus-

giebig diskutiert. Nach Wetterbesserung und Crewwechsel bewegt sich „Albatros IV“ nach Osten, während „DIEKSAND“ weiter westwärts nach Ribnitz-Damgarten segelt, eine Entfernung wie Husum - Wittdün, aber oftmals nur mit maximal 1,50 Meter Wassertiefe.

Im Hafen Ribnitz ist unsere Ex-„DIEKSAND“ zu Hause. Eigner Holger hatte von meiner geplanten Schottland Umrundung mit der „Wappen von Bremen“ gehört und dass ich für diese Zeit (ca. 4 Wochen) einen Liegeplatz für unser Boot brauche. Völlig unkompliziert beschafft er mir diesen in seinem Segel-Club-Ribnitz. Meine persönlichen Segel-utensilien werden zusammengepackt, Schiffsschlüssel und Bugleiter an Holger übergeben, wir sagen Tschüss.

Aus Schottland zurückgekehrt, finden wir unser Boot wohlbehalten vor und bedanken uns nicht nur beim Vereinsvorsitzenden, sondern auch bei den heimischen Bootseignern am Steg, die „DIEKSAND“ immer im Auge behalten haben.

Nun beginnt der 2. Teil unserer Segeltour. Holger ist unterwegs und empfiehlt uns, den Hafen Fuhlendorf anzulaufen, bevor wir uns in Barhöft treffen wollen. Ein gutes Ziel mit einer Hafenmeisterin, die ungläubig unser Hanse-Boot anschaut. Ihr Hafen ist flach, sie aber kann nicht wissen, dass unsere Hanse eine Sonderkonstruktion mit nur 1,20 Meter Tiefgang ist. „DIEKSAND“ trifft „DIEKSAND“ im Hafen Barhöft - und beide sind auf Sommertour.



Crew – Treffen mit Bordhund Caro.

Es ist für uns die jeweils 5. Segelsaison und das muss gefeiert werden. Im örtlichen Restaurant bietet sich dafür Gelegenheit. Bei Speis und Trank werden viele Erlebnisse ausgetauscht und wir tauschen interessiert Holgers großen Revierekenntnissen. Doch alles hat einmal ein Ende, so auch dieser gemeinsame Jubiläums-Abend in Barhöft.

Am folgenden Morgen bedanken wir uns nochmals für die gute Liegezeit in Ribnitz und dann legen beide Schiffe ab. Holgers Reise geht Kurs West und wir segeln mit schwachem Wind Kurs Ost unter der Rügenbrücke hindurch bis zum Wasserwanderrastplatz Puddemin, ein kleiner, feiner Hafen gegen Starkwind aus allen Himmelsrichtungen geschützt.

Der Greifswalder Hafen direkt bei der Hanse Werft ist unser östlichstes Ziel. Wir passieren zur vollen Uhrzeit die Klappbrücke Greifswald-Wieck und sind wenig später am reservierten Liegeplatz. „DIEKSAND“ ist vor sechs Jahren hier entstanden. Eine schwere „Geburt“ mit sehr viel Arbeit im Vorfeld. Wir mussten das Schiff mit 2,10 Meter Tiefgang von der Werft kaufen und den Umbau auf 1,20 Meter Tiefgang selbst organisieren. Das alles war nur mit der vollen Unterstützung des Hanse Geschäftsführers Herrn Baas möglich. Wir sind ihm heute noch für seinen Einsatz und das Koordinieren aller an diesem Umbau Beteiligten dankbar. Jetzt sind wir bereits die fünfte Saison mit einem sehr guten Schiff und vielen schönen Erlebnissen unterwegs. Wetterbedingt bleiben wir ein paar Tage in Greifswald. Wir sind mit Werft- und Stadtnähe gut ausgelastet. An unserem Liegeplatz gibt es interessante Segler, die aus ihrem Leben berichten. Zum Beispiel Ute und Michael mit ihrer „Keen Tied“ haben in der Regattaszene sehr viel erlebt, außerdem kennen sie sich in der komplizierten Finanzwelt bestens aus.

Hier bei der Werft wird „DIEKSAND“ mit stehendem Mast für ca. eine halbe Stunde zur Unterwasser-Schiffsreinigung an Land geholt. Danach ist auch wieder passendes Segelwetter, also Verabschiedung und morgen mit der ersten Brückenöffnung um 09:00 Uhr beginnt unsere Rückreise. Auch die offene Ziegelgrabenbrücke um 12:25 Uhr bei Stralsund schaffen wir. Nun ist der Weg frei für das Weitersegeln nach Vitte auf Hiddensee. Wir finden einen guten Liegeplatz im Hafen LANGE ORT und haben viel Zeit für Landausflüge zu Fuß, denn der Wind für die nächsten 50 Seemeilen nach Warnemünde ist kräftig und gegenan. Nach einem günstigen Wetterbericht segeln wir nördlich um den Leuchtturm Dornbusch auf Hiddensee. Nach vier Stunden Segeln weht der Wind wieder aus West. Wir verzichten auf ca. 10 Stunden Kreuzkurs, fallen ab

und machen nach weiteren 3 Stunden im Hafen Barhöft unsere Leinen fest. Nach einem Ruhetag passen Windstärke und -richtung wieder. Wir segeln 9 Stunden nach Warnemünde in den neuen Yachthafen am Strom unweit vom Zentrum. Wir laufen zum Hotel Neptun und per Fahrstuhl geht's ins Dachrestaurant. Dort werden wir nicht nur mit einer tollen Aussicht über Ostsee und Warnemünde bei Sonnenschein, sondern auch mit leckerem Kuchen und Kaffee belohnt.

Karins Tagesleistung auf der GesundheitsApp zeigt 21987 und meine 15663 Schritte an. Im Hafen liegen Eckhard und Frau mit ihrem Boot „Irene“ aus Lippe. Beide sind einige Jahre älter als wir und segeln anspruchsvolle weite Reisen. Mit ihrer „Irene“ waren sie in Haparanda - dort am Polarkreis, wo die Ostsee endet - und anschließend zurück durch den GÖTA KANAL. Wir wünschen uns gegenseitig gute Gesundheit und beide stehen winkend auf der Pier, als wir morgens die Warnow wieder verlassen.

Mit halbem Wind segeln wir nach Heiligenhafen und am folgenden Tag weiter mit dem Umsegeln des Schießgebiets Todendorf nach Strande. Segelkamerad, A6-Kapitän und Lotse Peter Blatt entdeckt uns auf seinem Bildschirm im AIS. Unsere Leinen sind gerade fest und schon steht Peter auf der Brücke.



Peter mit Ekkehard und Karin.

Seine Überraschung ist gelungen, wir freuen uns jedes Mal auf dieses Treffen, weil insbesondere die große Seefahrt auf den Weltmeeren ausgiebig behandelt wird. Wir gedenken auch seiner Frau Lisbet, die nach langer, schwerer Krankheit für immer gegangen ist.

In Kappeln haben wir uns zum Wochenende mit Lucie und Heiko Steppat verabredet. Dort angekommen, kümmern wir uns um einen Liegeplatz für die „SegelLore“, die von Flensburg anreist.

Den Nachmittag verbringen wir gemeinsam im Cockpit beim Hafentrunk. Seit wir uns in Schweden getroffen haben sind 14 Wochen vergangen und es gibt entsprechend viel zu erzählen: Mittsommer in Schweden, Kaledonischer Kanal in Schottland mit der „Wappen von Bremen“, „DIEKSAND“ in Ribnitz usw. Es wird ein sehr interessanter langer Abend.



SegelLore in der Ausfahrt Schleimünde.

0Sonntagvormittag starten Heiko und Lucie nach Norden während wir beide nach Süden segeln. Im Nord-Ostsee-Kanal muss der Motor arbeiten. Je eine Nacht bleiben wir in Rendsburg und Brunsbüttel. Morgens nach der Schleusung segeln wir mit ablaufendem Wasser der Elbe zuerst nach Cuxhaven und einen Tag später nach Helgoland. Diesel tanken, Einkaufen, Oberland-Rundgang, usw. - wir sind besonders gern auf dem Roten Felsen. Sonntag, 10. September 10:00 Uhr Leinen los Helgoland - 19:10 Uhr Leinen fest in Husum.

Beim Absegeln und 1. Aufslippen will ich unbedingt dabei sein. Anschließend müssen Wind und Wetter für eine ca. 10-tägige Nordfriesland-Tour passen. Also gilt es, „DIEKSAND“ zeitig für ein schnelles Ablegen auszurüsten. Am 01. Oktober um 6:35 Uhr bei Dunkelheit ist es soweit. Das Sperrwerk zeigt grün und mit noch 3 Stunden-ablaufendem Wasser wollen wir Hever Steert erreichen. Mit auflaufendem Wasser dann segeln wir bis Gröde querab. In der Süderau geht es gut gerefft gegen den Strom mit einigen wenigen Holeschlägen bis zur Norderaue. Hier angekommen, segeln wir wieder mit dem Flutstrom bis kurz vor den Wittdüner Hafen, wo wir unsere Leinen um 14:55 Uhr festmachen. Geplant ist hier ein Ruhetag, dann Weitersegeln nach Hörnum auf Sylt. Nach einer ruhigen Nacht im Hafen scheint morgens die Sonne bei segelbarem Wind. Kaum zu glauben, aber die Wetterberichte sagen 5 Tage Starkwind weitestgehend aus Ost voraus. Heute könnten wir mit passendem Wind nach Hörnum segeln, müssen aber vorrangig an unseren 2. und zugleich den letzten Slipptermi denken. Die Entscheidung nach dem Frühstück lautet, mittags abzulegen und nach Wyk auf Föhr in den geschützten Binnenhafen zu segeln. Bereits am Abend brist der Wind auf und wir liegen gut festgemacht am Schwimmsteg. Die vorhergesagten Sturmtage treffen ein und so machen wir in Wyk Urlaub. Bäcker, Kaufmann, gute Sanitäranlagen, Wochenmarkt, letzter Fischmarkt usw., alles ist fußläufig zu erreichen. In der Nachsaison sind die Nächte länger und alles ist ruhiger. Von hier kann ich auch gut beobachten, wie einzelne Boote geslippt und transportiert werden. Wenige Meter neben uns liegt ein total elektrisch angetriebenes Boot - ist das die Zukunft?



Voll im Trend.

Es ist der 9. Oktober, 7:40 Uhr, es ist dunkel und wir legen in Wyk ab. Eine gute Stunde später in der Morgendämmerung haben wir den Leuchtturm Langeness backbord. Anschließend queren wir die Süderaue, passieren Sandshörn und erreichen das Rummelloch. Von dem langen gekennzeichneten Wattfahrwasser sind nach meiner Einschätzung nur 30 % der gesteckten Pricken in Ordnung. Zahlreiche Pricken fehlen sogar und etliche sind abgebrochen. Wie können die Verantwortlichen für Sicherheit im Schiffsverkehr mit diesem aufgezeigten Zustand leben?

Mit ablaufendem Wasser erreichen wir Pellworm an der Spundwand. Mit einem Leihbrett von der Hotelbaustelle ist für uns Landgang möglich. Beim Bäcker in der Nähe treffen wir Fred Steppat. Mit reichlich Kaffee und Kuchen erleben wir ein interessantes Beisammensein.

Die letzte Tour der Saison 2023 mit „DIEKSAND“ beginnt am 10. Oktober 9:20 Uhr mit dem Ablegen im Hafen von Pellworm und endet um 12:35 Uhr mit Leinen fest in Husum.

VON UNSERER SEGELREISE NACH SCHWEDEN - JULI/AUGUST 2023:

Mit der LEA auf großer Tour

TEXT UND FOTOS VON HEIKE ROMBACH UND INGO RASCHERT

Wir hatten einen Plan, wir wollten, so schnell wie möglich, nach Schweden segeln. Nach diversen Gesprächen mit Vereinsmitgliedern, häufigerem Kartenstudium und einer immer größeren Sehnsucht nach dem Segeln, sind wir am 25. Juli mit dem Ziel Schweden über die Nordsee zu erreichen gestartet.

Plan war mit 1 oder 2 Über-Nacht-Fahrten nach Göteborg zu segeln. Allerdings - und das ist immer unsere Vorbedingung - alles kann, nichts muss! Das heißt, unser Ziel ist Göteborg, wenn das zu anstrengend oder zu gar zu gefährlich wird, ändern wir unsere Pläne!

Wir, das sind meine Mutter Isabella, meine beiden Schwestern Alexandra und Heike sowie ich (Ingo) als Skipper.



Wir vier auf Amrum

Mit schönem Rückenwind um 4 bis 5 Beaufort und nur leichter Bewölkung geht es mit zügiger Fahrt los. Die See ist sehr kabbelig und es ist ordentlich Bewegung in unserem Boot. Umso weiter wir draußen sind, treffen uns querab regelmäßig und in kurzen Abständen recht hohe Wellen, die entgegen der vorherrschenden Welle laufen. So muss das Boot immer wieder auf Kurs gebracht werden und es ist sehr viel Unruhe im Schiff. Leider hat diese viele Bewegung Seekrankheit zur Folge, so dass wir beschließen, nach Amrum zu segeln und uns erst einmal zu erholen. Durch die gute Fahrt haben wir schon nach 7 ½ Stunden in Amrum anlegen können. Da die Besatzung doch etwas beeindruckt von der unruhigen See ist und der Wind noch einen Tag länger anhalten soll, bleiben wir nicht nur über Nacht auf Amrum, sondern auch noch den nächsten Tag.



Amrum - schöne Aussichten



Amrum - Eindrücke

Amrum gefällt uns allen außerordentlich gut und so machen wir noch eine kleine Wanderung nach Nebel und kehren da und dort ein. Ein weiteres Highlight, neben der Beobachtung der eleganten und cleveren Seeschwalben ist dann der junge Seehund, der offensichtlich mit seiner Mutter zusammen den Hafen zu seinem Jagdrevier erkoren hatte und immer wieder direkt am oder nahe bei unserem Boot auftaucht. Welch ein sehr schöner Anblick, ihn am Abend am winzigen Strandstück am Hafen zu entdecken und beim Ausruhen zuzusehen.



Amrum Seehundbaby

Am nächsten Tag laufen wir am späten Vormittag aus, um nach Esbjerg zu segeln. Mit Wind zwischen 5 und 6 Beaufort aus Ost segeln wir Richtung Esbjerg. Die See ist immer noch relativ rau, aber die querlaufende Welle ist wesentlich schwächer, so dass wir eine ruhige Fahrt haben. Mit den etwas über 70 sm, die wir vor uns haben, ist klar, dass wir in die Nacht reinkommen und erst gegen Mitternacht in Esbjerg ankommen würden.

Die Fahrt zur Marina in der Nacht ist nur unter hoher Konzentration möglich. Überall sind Schiffe in jeder Größe und von der Halbinsel an Backbord, der Insel Fansø und von vorne von Esbjerg sind überall Lichter in den verschiedensten Farben zu sehen und kaum zu unterscheiden, was ein Seezeichen ist oder ein Schiff oder doch nur irgendein Licht an Land. Dennoch ist es ein großartiges Schauspiel. Ich bin nun sehr neugierig, was sich mir am Morgen für ein Anblick bietet, wenn ich alles im Licht sehen werde.

Die Marina in Esbjerg ist sehr neu und sehr modern. Die gesamte Anmeldung, wie auch das Anschalten des Stroms, geht über Handy und ein Terminal vor Ort. Schon kurz nach dem Ankommen haben wir Strom und unseren Liegeplatz bezahlt. Auch ein Duschaum und WCs stehen sofort zur Verfügung. Leider liegt die Marina etwas außerhalb vom Zentrum Esbjergs, was einige Fußmärsche oder Taxifahrten vonnöten macht.



Esbjerg Hafen vom Meer aus

Am nächsten Morgen ist endlich zu sehen, was da alles geleuchtet und geblinkt hat. In Esbjerg sind einige Werften, die Offshore-Windparks bauen und dafür wird so eine Art Bohrturm benötigt, in dem die Windräder verankert und aufgebaut werden. Das waren die Lichter, die ständig hoch und runter liefen ... An-



Esbjerg Søsport Marina.

sonsten ist Esbjerg ein sehr geschäftiger Hafen und eine große, lebendige Stadt. Davon merkt man in der Marina aber nichts. Bei bestem Wetter schauen wir uns Esbjerg an und sind von der schönen, lebendigen Innenstadt sehr angetan. Viele schöne Gebäude, geschäftige Plätze, Gastwirtschaften mit Außenplätzen, die wir bei dem herrlichen Wetter gerne nutzen.



Einer der hübschen Plätze Esbjergs.

Nun ist Zeit, von Esbjerg Abschied zu nehmen. Wir haben vor, nach Hvide Sande zu segeln, an Land regnet es, kaum auf See ist das Wetter gut und den Wind haben wir im Rücken. Gemütlich, mit einem Schnitt von ca. 5 kn, segeln wir nach Hvide Sande. Der Hafen ist ein Fischereihafen mit großen Lager- und Auktionshallen. Der Bereich,

an dem man anlegen kann, ist ziemlich klein, so dass an die 4 Stege vielleicht 12 bis 14 Boote passen.

So haben wir uns an einer Segelyacht festgemacht. Es gibt aber Wasser und Strom an den Stegen und auch die Anmeldung ist problemlos an einem Computerterminal zu erledigen. In dem Hafengebiet von Hvide Sande sind mehrere verschiedene Lokale von Selbstbedienung bis zum sehr guten Speiselokal. Dort essen wir in einem sehr modernen Lokal sehr gut und lassen so den Abend ausklingen.

Da der Skipper des anderen Bootes schon um 7 Uhr weiter will, legen wir kurzentschlossen nicht mehr an, sondern gehen gleich auf Kurs nach Thyborøn. Bei etwas schwachem raumem Wind können wir gemütlich frühstücken und bei ruhiger Fahrt den Tag genießen. Um zu verhindern, dass die Genua ständig schlägt, baume ich sie mit Hilfe unseres Spinnakerbaumes aus und so kommen wir, trotz wenig Wind, immerhin mit durchschnittlich 5 kn ruhig voran.

Als wir Thorsminde querab haben, entwickeln sich innerhalb kurzer Zeit riesige Gewitterwolken. Schnell ist klar, dass wir von einem ordentlichen Gewitter getroffen werden. Ich entschieße mich, die Segel zu reffen. Da die Genua ausgebaumt ist, dauert es einige Zeit, bis ich das Segel los und wieder eingerollt

habe. Nun will ich noch das Großsegel reffen, aber da treffen uns auch schon die ersten Gewitter-Böen. Diese haben Geschwindigkeiten bis zu 35 kn. Die Lea legt sich ordentlich auf die Seite und da ich nur am Mast reffen kann, benötigte ich einige Akrobatik und Kraft, um noch reffen zu können. Sobald das Groß gerefft ist, was mir wie eine Ewigkeit vorkommt, ist sofort die starke Krängung aus dem Boot und wir sausen mit 8,5 Knoten dahin. So schnell wie das Gewitter aufgezogen, so schnell ist es wieder vorbei. Wir segeln dann wieder im Schmetterling, aber dieses Mal ohne auszubaumen nach Thyborøn. Toll zu merken, wie sehr man sich auf Lea verlassen kann.



Lea im Schmetterling

Thyborøn ist ein relativ großer Hafen mit einer recht großen Fischfangflotte, vielen Versorgungsschiffen für die Windparks und mit Werften. Der Yachthafen, etwas abgetrennt von den kommerziellen Häfen, ist groß und bietet viele Anlegeplätze. Tagsüber ist es etwas trubelig, da ständig Boote ankommen und Ausflüge mit dem Schlauchboot angeboten werden, bei denen man Seehunde bewundern kann. Die Kegelrobbe direkt im Hafenbecken bemerken weder die Guides noch die Touristen.

Wir haben nicht mehr viel Diesel im Tank. Nach dem aktuellen Hafenhandbuch soll in Thyborøn eine Seetankstelle sein. Wie wir sehr schnell bemerken, ist diese aber schon seit 3 Jahren geschlossen. Das alarmiert uns und wir rufen in Hanstholm an, wo wir eigentlich hinwollen, um durch das Skagerrak zu fahren. Doch auch hier gibt es wohl keine Seetankstelle. Laut Auskunft einiger Segler und Fischer wäre die nächstmögliche Seetankstelle in Lemvig. So haben wir unser Ziel für den nächsten Tag. Da auch noch der Wind die nächsten Tage noch schwächer



Wir verlassen Thyborøn.

Wir haben nicht mehr viel Diesel im Tank. Nach dem aktuellen Hafenhandbuch soll in Thyborøn eine Seetankstelle sein. Wie wir sehr schnell bemerken, ist diese aber schon seit 3 Jahren geschlossen. Das alarmiert uns und wir rufen in Hanstholm an, wo wir eigentlich hinwollen, um durch das Skagerrak zu fahren. Doch auch hier gibt es wohl keine Seetankstelle. Laut Auskunft einiger Segler und Fischer wäre die nächstmögliche Seetankstelle in Lemvig. So haben wir unser Ziel für den nächsten Tag. Da auch noch der Wind die nächsten Tage noch schwächer

werden soll, beschließen wir doch den Limfjord entlangzufahren.

Nach einem gemütlichen Frühstück an Bord brechen wir Richtung Lemvig auf. Wir können, direkt nach der Ausfahrt aus dem Hafen, die Segel setzen und fahren mit schöner Fahrt an den, von den Ausflugsbooten besuchten, Seehundbänken vorbei.



Lemvig voraus



Badestelle in Lemvig.

Nach 6 1/2 Stunden unter Segel erreichen wir Lemvig, wo wir zuallererst den Diesel auffüllen und uns dann im Hafen festmachen.

Ein beeindruckend schöner, großer und sehr gut ausgestatteter Yachthafen begrüßt uns. Natürlich ziehen wir los – man muss sich ja auch die Beine vertreten – und schauen den Ort an. Leider haben alle Geschäfte schon immer gegen 17, spätestens 18 Uhr geschlossen, so dass wir auch hier die meisten Geschäfte nur von außen betrachten können. Aber der Ort ist sehr hübsch anzusehen. Erwähnen möchte ich noch, dass der Yachthafen eine sehr schöne Badestelle hat.

Der nächste Tag: Wir fahren weiter und schauen, wo uns der Tag hinbringen wird. Der Wind wird schwächer und dann steht er genau gegen uns. Nun, dann kreuzen wir bis zur Oddesundbrücke. Diese erreichen wir so, dass wir ohne lange Wartezeit durchfahren können. Sie wird immer nur 15 Minuten vor der vollen Stunde geöffnet - passt. Nach der Brücke fahren wir unter Segel, aber mit Motor weiter. So kommen

wir höher an den Wind und machen gute Fahrt, vorbei an einer hübschen Kulisse. Eigentlich ist der weitere Plan nach Nykøbing Mors zu fahren, aber der

Hafenmeister sagt nach Anfrage von uns, der Hafen sei schon voll, deshalb entscheiden wir uns kurzerhand im quasi gegenüberliegenden Glyngøre festzumachen.



Sallingsundbrücke.



Sonnenuntergang in Glyngøre.

In Glyngøre angekommen, ist es kein Problem in der recht großen Marina einen Platz zu bekommen. Die Uferpromenade ist hübsch und es sind mehrere Cafés und Restaurants direkt am Hafen. Zuerst gibt es einmal ein Eis und einen Kaffee für alle, dann stöbern wir am Hafen entlang. Immer wieder, rund um den Hafen, stehen viele schöne Skulpturen, die alle mit der Seefahrt zu tun haben – manche aus Holz, andere aus Bronze gefertigt. So machen wir am Abend unverhofft eine Kunsttour beim Beine vertreten. Dann genießen wir einen schönen Abend mit sehr besonderem Sonnenuntergang. So eine Ruhe und Milde – herrlich!

Am nächsten Tag geht es weiter, wir entscheiden uns die 25 sm nach Løgstør zu fahren. Diese Strecke kreuzen wir lange Zeit, dann fahren wir wieder unter Segel und Motor hart am Wind, da der Wind komplett gegen uns steht. So kommen wir nach relativ ruhiger aber sehr böiger Fahrt nach 6 Stunden in Løgstør an. Die Marina ist sehr klein und eng und nach einer kurzen Erkundungsfahrt bekommen wir beim Drehen in dem sehr kleinen Hafenbecken eine sehr starke Böe von der Seite ab, so dass wir auf einen kleinen Schlepper gedrückt werden. Leider reißt dabei eine Leiste an unserem Boot ab. Sehr ärgerlich, aber man muss ja immer etwas zu tun haben.

Auch Løgstør hat eine schöne Hafepromenade mit kleinen Geschäften, Restaurants und einer Veranstaltungshalle. Und wir haben Glück; an dem Abend ist ein Konzert in der Halle neben dem Restaurant, das wir uns für den Abend ausgesucht haben, und wir können an der Stimmung und der guten Musik im Restaurant und später auf dem Boot teilhaben.



Eindrücke vom Limfjord.



Eindrücke vom Limfjord.

Da für Isabella, Heike und Alexandra der Urlaub langsam dem Ende zugeht, planen wir die Heimfahrt. Wir entschließen uns noch bis nach Ålborg zu fahren und dort zwei Tage zu verbringen. Von Ålborg gibt es gute Möglichkeiten mit der Bahn direkt zurück nach Husum zu kommen. Schnell sind die Tickets gebucht und morgens machen wir uns auf den Weg nach Ålborg.

Wir fahren um 10:50 Uhr unter Motor los und kommen 7 Min. vor Öffnung der Brücke an. Der Wind brist immer mehr auf und wir haben 5 bis 6 Beaufort.

Der Limfjord wirkt hier zwar breit, aber die Fahrrinne ist sehr eng und ein ständiger Zickzackkurs. Wegen des starken Windes haben wir das Vorsegel gerefft, haben aber den Motor zur Unterstützung an. Die Landschaft ist herrlich, aber anstrengend zu fahren, da man permanent nach dem Fahrwasser Ausschau halten muss. Dass der Limfjord an dieser Stelle nicht zu unterschätzen ist, zeigt uns ca. 6 sm vor Ålborg ein vor Kurzem gesunkener Kutter.



Havariertes Kutter.

Plötzlich ca. 1½ sm vor Ålborg schrillt die Motorwarnung, der Motor ist zu heiß. Da wir das Segel schon wieder eingezogen haben, setzen wir noch einmal kurz ein gerefftes Vorsegel und Heike öffnet den Motorraum. Wir stellen den Motor ab und sehen dann nach dem Wasserfilter, da im Wasser die ganze Fahrt über schon überall Seegras ist. Im Filter ist nichts. Wir lassen den Motor kurz abkühlen, dann fahren wir rückwärts, um eventuell anhaftendes Seegras von der Schraube zu bekommen. Und zum Glück: Danach läuft der Motor wieder ohne Probleme. Hier in diesem engen Fahrwasser wollen wir definitiv nicht ohne Motor unterwegs sein!

Kaum dass wir dann in Ålborg im Vestre Bådehavn angekommen sind, taucht Heike runter, um noch einmal nachzusehen, ob sich etwas um Ruder oder Schraube gewickelt hat. Es ist aber alles in Ordnung. Die Marina liegt mitten in Ålborg, ist aber sehr ruhig und von Grün umgeben. Es gibt ein paar kleine Schiffsausrüster an der Hafensperrmauer und ca. 5 min Fußweg entfernt einen großen Supermarkt, in dem alles zu bekommen ist, was das Herz begehrt.

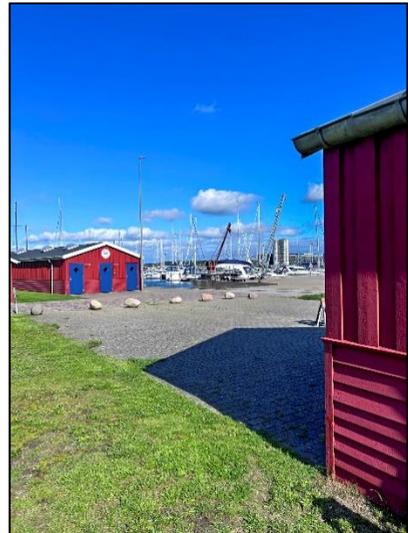


Fahrt auf Ålborg Marina.

schieren wir in Richtung Innenstadt und erhalten einen schönen Einblick in die Stadt. Auch hier gefällt es uns sehr.

Wir gehen einen letzten Abend zusammen essen und lassen es uns gut gehen, bevor wir eine letzte Nacht zu viert in unserem Boot übernachten. Die Geschäfte wollen wir am nächsten Tag genauer betrachten.

Auch in den Stadtkern ist es nur ca. eine Viertelstunde zu Fuß. Ålborg ist eine sehenswerte hübsche Stadt und hat eine große Fußgängerzone mit Galerien, Boutiquen, Kaufhäusern, Restaurants usw. Wieder mar-



Der Zugang zum Hafen.



In der Ålborg Altstadt.

So bringen wir am nächsten Morgen das Gepäck an den Bahnhof und gehen in der Stadt frühstücken. Danach verabschiede ich meine Mitreisenden und laufe, mit einem kurzen Umweg über den Supermarkt, zurück zum Boot. Obwohl schon früher Nachmittag ist, entschließe ich mich noch einmal zu tanken und dann bis Hals am Ausgang des Limfjords zu fahren. Ohne Probleme fahre ich unter Segel und bei

herrlichstem Sonnenschein die abwechslungsreiche Strecke nach Hals. Am Ufer ist von Industrieanlagen bis zu herrlichster Natur alles zu sehen. Die fast 19 sm schaffe ich mit bestem Rückenwind in nur 4 Stunden.

Hals ist ein kleiner sehr hübscher Hafen mit vielen Restaurants und Geschäften direkt an der Hafenkante. Es ist ein ordentliches Gewusel von Besuchern am Hafen. Außerhalb des Hafens liegen zwei große Schlepper vertäut und auch einige wunderschöne historische Schiffe sind zu sehen.



Da waren wir noch zu Viert.



Traditionssegler vor Hals

Anfänglich schaffe ich es noch unter Segel in Richtung Skagen zu segeln aber je länger ich unterwegs bin, umso mehr steht der Wind gegen mich. Ich werfe den Motor an, um besser gegen den Wind fahren zu können. Nach ca. einer halben Stunde Fahrt unter Motor überhitzt der Motor. Also Maschine aus und gegen den Wind ankreuzen. Mir wird klar, dass ich heute nicht mehr nach Skagen kommen werde und ich beschließe nach Frederikshavn zu kreuzen.

Der Wind wird immer stärker und ich reffe die Segel. Mit der Zeit wird auch die See immer ungemütlicher und ich habe jetzt zwischen 2 und 3 m Welle. In der Ferne ist schon Frederikshavn auszumachen, aber es ist bereits 18:00 Uhr, es wird immer ungemütlicher auf See und ich bin allein. Da beschließe ich keinen weiteren Schlag zu machen, sondern im Hafen von Aså zu übernachten und den angekündigten Sturm abzuwarten. Ich segele, schweren Herzens die 10 sm zurück. Die Strecke, für die ich vorher fast 3 Stunden gebraucht habe, segele ich jetzt in 1 ½ Stunden.

Vor Aså angekommen, muss ich erst einmal die Fender und Leinen vorbereiten, um alles beim Anlegemanöver schnell zur Hand zu haben. Ich mach den Motor an, er läuft auch erst einmal ohne Probleme. Ich will ihn, wenn ich fertig bin, wieder ausmachen und erst kurz vor der sehr engen Einfahrt von Aså wieder laufen lassen, so dass er mir hoffentlich nicht in der Einfahrt ausgeht.

Fender und Leinen sind alle fertig, bis auf die Steuerbordleine am Bug. Der Tampen ist schnell an der Klampe befestigt und dann schieße ich ihn auf, um bereit zu sein. Dabei fällt mir die Leine aus der Hand, direkt in die See und gefühlt 2 Sekunden später wickelt sich die Festmacherleine um die Schraube. Die Schraube bleibt stehen und würgt den Motor ab.

Da es im Uferbereich schnell sehr flach wird, muss ich sofort erst einmal wenigstens die Fock setzen, um manövrierfähig zu bleiben und mich von den Untiefen fern halten zu können. Unter Segel in diese schmale Hafeneinfahrt zu fahren, traue ich mir nicht zu und schon gar nicht bei mindestens 7 Beaufort. Auch ankern über Nacht ist bei dem Wind keine Option und schon gar nicht bei dem Sturm, der für den nächsten Tag angekündigt ist und schon seine Vorboten schickt. Mir bleibt also nichts anderes übrig als den Motor wieder flott zu bekommen. Also musste ich unter Segel erst einmal sicher ankern.

Nachdem das Boot sicher fest ist, ziehe ich meinen Neoprenanzug an, stecke meine Unterwasserlampe und mein Segelmesser ein. Dann den Motor noch einmal kurz anmachen und rückwärts einkuppeln, um hoffentlich etwas Leine von der Schraube zu drehen. Nachdem ich sehen kann, wo der Leinenknäuel unter Wasser liegt, gehe ich dort ins Wasser, wo keine Leine ist. Ich habe Bedenken, dass ich mich in der Leine verheddern könnte. Nachdem ich unter das Schiff getaucht bin, kann ich mit der Taschenlampe gut sehen, dass sich die Leine 5- bis 6-mal um die Schraube gedreht hat. Ich kann sie bis auf die letzten 2 Windungen einfach abmachen. Für diesen Rest brauche ich viel Kraft, um die Leine von der Welle zu bekommen, da sie sich verklemmt hat. Nach mehrmaligem luftschnappen, bekomme ich die Leine so nach und nach ab. Zum Glück ist scheinbar am Schiff nichts beschädigt.

Wieder an Bord mache ich erst einen neuen Festmacher fertig, dann schmeiße ich den Motor an, ziehe den Anker und verstaue ihn. Dann kann ich endlich unter Motor in den Hafen fahren. Noch in der Einfahrt meldet der Motor wieder, dass er überhitzt sei. Also nichts wie rein in den Hafen und am erstbesten Platz festgemacht. Nachdem das gelungen ist und ich sicher fest bin, wird mir erst richtig klar, was alles hätte passieren können. Aber jetzt bin ich erst einmal sicher und kann mich ausruhen. Das leider in einem winzigen Ort ohne irgendwelche Infrastruktur, für mindestens zwei Tage - egal Hauptsache sicher! Was für ein Tag!

Der Platz direkt an der Mole ist gut vor dem Schwell geschützt, der ständig die Hafeneinfahrt hereinrollt. Ich habe eine ruhige Nacht, obwohl der Wind immer stärker aufbrist.



Liegeplatz in Aså.

Am nächsten Morgen kontaktiere ich erst mal einen Volvo Mechaniker, damit der nachsehen kann, worin das Problem mit dem Überhitzen des Motors besteht und ihn gegebenenfalls repariert. Dann öffne ich erst einmal den Seewasserfilter, um ihn zu reinigen. Es ist aber nichts zu sehen, bis ich das Sieb heraushole. Es ist voll mit Quallen Glibber! Ich habe die Quallen, vor allem große Feuerquallen überall in der Ostsee gesichtet und war deshalb auch froh, am Tag vorher, mit einem Neoprenanzug ins Wasser gehen zu können. Trotzdem hatte mich eine Feuerqualle im Gesicht erwischt aber das die Viecher angesaugt werden können, ist mir neu. Ich reinige das Sieb und setze es wieder zurück.

Der Mechaniker kann erst am nächsten Tag kommen, so dass ich viel Zeit habe. In Aså gibt es am Hafen ein kleines hübsches Restaurant, Klubräume, eine Küche und Sanitäranlagen und das war es. Der Ort selbst hat nichts großartig zu bieten und sich die Gegend anschauen, dafür ist das Wetter zu schlecht. Es schüttet immer wieder wie aus Kübeln und der Sturm wird immer stärker. Also gibt es einen sehr ruhigen Tag an Bord, viel lesen und rumdaddeln und Unmengen Tee trinken! Das ist auch einmal gemütlich.

Nachts wird der Sturm zum Orkan, das Boot rüttelt sich und schüttelt sich, der Orkan pfeift durch die Wanten. Die See ist einfach überall und peitscht gegen die Hafemole. Ich fühle mich aber sicher. Bei einzelnen Orkanböen krängt Lea etwas, aber es ist alles fest und nirgendwo schabt oder kracht es. Mit kurzen Unterbrechungen schlafe ich gut und bin am Morgen erholt.

Im Sonnenlicht sieht man, wie die Orkanböen das Wasser aus der See in die Luft heben, ein Anblick, den ich so noch nicht kenne.



Die aufgewühlte See.



Sturmschäden in Aså.

Der Sturm hat über Nacht ein paar Verwüstungen angerichtet. Unter anderem ist der große Vorbau vom Hafenrestaurant weggerissen worden. Die Bar, die Stühle und Tische liegen überall kreuz und quer herum.

Die Boote, die in ihren Boxen liegen, werden ordentlich durchgeschüttelt und die Masten schwanken bedrohlich aufeinander zu. Ich bin froh nicht in den Boxen zu liegen. Dort ist das Hafenbecken deutlich unruhiger.



Die Segelboote in Aså beim Sturm

Der Volvo Techniker kommt wie vereinbart. Ich soll den Motor eingekuppelt unter Volllast laufen lassen, damit er schön heiß wird. Alles ist in Ordnung, der Motor läuft. Auch nach einer halben Stunde unter Volllast überhitzt der Motor nicht mehr. Der Mechaniker meint, dass ich wahrscheinlich eine Qualle angesaugt hatte, die den Seewasserkühler verstopft hat und dass sie wahrscheinlich jetzt raus ist und ich mir keine Gedanken mehr machen brauche. Das hoffe ich sehr.

In der Nacht lässt der Sturm etwas nach. Am Morgen sind die Wellen noch zu hoch und der Sturm peitscht immer noch ordentlich über die See. Das Wetter ist wie vorhergesagt und das heißt für mich, dass ich noch eine Nacht in Aså bleiben muss. Die Wettervorhersage für den nächsten Tag ist gut, so dass ich meine Tour weiter fortsetzen können werde und endlich nach Skagen komme.

Früh am Morgen geht es los. Kaum bin ich aus der engen Hafeneinfahrt heraus, kann ich Segel setzen und mache schöne Fahrt Richtung Skagen. Es ist herrliches Wetter, man würde nicht denken, dass es die letzten 2 Tage so stark gestürmt hat. Die See ist noch ein wenig kabbelig aber Lea liegt ruhig und wir kommen gut voran.



Insel Hirsholm vor Skagen.

Vor Skagen liegen viele Schiffe auf Reede und überall zwischen den Schiffen haben die Fischer Netze ausgelegt. Die ganze Zeit bin ich den Bereichen, in denen die Fischer ihre Netze auslegen dürfen, ausgewichen, indem ich weit draußen auf See unterwegs war, jetzt will ich aber nach Skagen und muss den Fischereibereich durchqueren. Durch die auf Reede liegenden Schiffe und die Netze wird es eine ganz schöne Zickzack Fahrt. Ich bin gut ausgeruht und so kann ich mich auf die Netze konzentrieren und komme an allen unbeschadet vorbei.

Ich kann bis kurz vor der großen Hafeneinfahrt segeln und kann sogar im Vorhafen erst die Segel fallen lassen. Skagen ist ein großer Hafen und erstmalig auf der Reise liegt hier ein großes Kreuzfahrtschiff.



Kreuzfahrtschiff in Skagen.

In Skagen angekommen, sind die Formalitäten, wie in Dänemark üblich, gleich erledigt und ich habe sogar noch Zeit mir die Stadt ein wenig anzusehen. Überall kommen mir Ströme von Kreuzfahrern entgegen, die alle in die Richtung des Kreuzfahrtschiffes unterwegs sind. Die Innenstadt ist sehr hübsch, lauter kleine Häuser in denen Geschäfte, Kaffees und Restaurants untergebracht sind, auch einen sehr schönen Weinhandel kann ich mir hier ansehen. An den Restaurants und Geschäften hängen überall Schilder, die die Kreuzfahrer zum Verweilen einladen. Ein Glück sind die alle schon wieder auf ihrem Schiff, sonst wäre hier alles völlig überlaufen.



Glasbläserei in Skagen.

Ich möchte auf jeden Fall am nächsten Tag weiterfahren, da ich langsam nach Hause will und durch den Sturm 2 Tage verloren habe. Deshalb schaue ich mir die Stadt ausgiebig an und gehe dann auf die Lea zurück und mache mir Abendessen. Es war ein herrlicher Segeltag mit vielen schönen Eindrücken.

Ich fahre früh am Morgen los, weil ich mir als Ziel gesetzt habe, bis Thorsminde zu segeln. Das sind ca. 160 sm und es wird auf jeden Fall eine Fahrt über Nacht. Da der Wind nicht sehr günstig steht und ich hoch am Wind fahren muss, werde ich einige Zeit brauchen und ich will nicht zwei Nächte durchfahren müssen. Lea krängt ordentlich und die Schräglage macht die Fahrt anstrengend. Leider stimmt die Windvorhersage und der Wind kommt immer mehr aus der Richtung, in die ich fahren will. Also wieder Motor anwerfen und unter Segel und Motor geht die Fahrt weiter. Ich bin noch unsicher, ob der Motor nicht wieder heiß wird und nehme die Abdeckung des Motors in der Heckkajüte weg. Ich brauchte mir aber keine Sorgen machen. Der Motor läuft wie am Schnürchen.

Ich verbringe den Tag auf See, ohne dass sich irgendetwas ereignet. Mir begegnen in Entfernung ab und an ein paar Fischerboote oder ein Versorger, der zu einem der Windparks unterwegs ist. Um den Fischernetzen aus dem Weg zu gehen, fahre ich weit draußen und sehe so, dass die gesamte dänische Küste hier voller Windparks ist. Einer am anderen, fast ohne Unterbrechung.

Da kommt mir wieder in den Sinn, was der Volvo Mechaniker erzählt hat, nämlich dass er, wenn viel Wind ist und er zu Hause oder auch in seinem Betrieb Strom verbraucht, er den Stromverbrauch nicht bezahlt, sondern er bekommt dann, dafür dass er Strom verbraucht, den Strom bezahlt. Er wollte sich jetzt noch Speicher anschaffen, die er immer dann laden wird, wenn er den Stromverbrauch bezahlt bekommt. Faszinierend, wie weit die Dänen schon sind. Das geht los bei der Digitalisierung, über den Ausbau der Windparks bis zum freien Handel des Stroms, da gibt es bei uns noch viel zu tun!



Sonnenuntergang bei der Nachtfahrt.

Ich fahre in den herrlichen Sonnenuntergang und dimme dann bei Anbruch der Nacht meinen Plotter und die anderen Geräte herunter, in der Kajüte ist nur noch ein ganz schwaches Nachtlicht an, damit ich im dunklen beim Heruntergehen in den Salon etwas sehe aber von dem Licht im Cockpit nicht geblendet werde.

Die Nacht vergeht wie im Flug ohne irgendwelche näheren Begegnungen. Ab und zu sehe ich im AIS weit draußen ein Schiff vorbeiziehen und wenn sie stark beleuchtet sind, kann ich sie manchmal auch mit bloßem Auge erkennen. Ich freue mich als sich abzeichnet, dass es ganz langsam wieder hell wird. Auch der Sonnenaufgang ist herrlich.



Sonnenaufgang nach Nachtfahrt.

Wie schon am Tag zuvor und in der Nacht lasse ich den Motor den ganzen Tag mitlaufen. So komme ich wenigsten einigermaßen voran. Laut Tankanzeige brauche ich verhältnismäßig viel Diesel, was ich auf das ständige gegen Welle und Wind fahren schiebe. So beschließe ich, in Thyborøn einen Zwischenstopp einzulegen und wenigsten ein klein wenig Diesel zu tanken. Da in Thyborøn die Seetankstelle nicht mehr betrieben wird, will ich versuchen, vielleicht von den Betreibern der Ausflüge an die Seehundbänke Diesel zu bekommen. Ich finde sofort einen Platz zum Festmachen und erkundige mich auch sofort, ob ich Diesel bekommen kann. Scheinbar passiert das häufiger, denn ich bekomme zwei 20 Liter Kanister in die Hand gedrückt und noch einen Leiterwagen, damit ich mir an der Autotankstelle, die vielleicht 1,5 km vom Hafen entfernt ist, Diesel holen kann. Vorsichtshalber gehe ich zweimal und hole 80 Liter Diesel. Dann lege ich gleich wieder beruhigt ab.

Der Tag verläuft ansonsten ereignislos und ich komme abends um 22 Uhr in Thorsminde an. In der Einfahrt des Hafens liegt ein riesiger Saugbagger, so dass ich erst nicht erkenne, ob ich überhaupt reinfahren kann. Ich habe alle Leinen und Fender, dieses Mal ohne Komplikationen, bereit gemacht. Auf der Einfahrt steht ordentlich Welle und ich werde hin- und her geworfen. Auch im Vorhafen ist noch ordentlich Welle. Der Hafen ist für Sportboote nur sehr bedingt geeignet, wurde aber im Hafenhandbuch als geeignet beschrieben. Die Stege sind jedoch so hoch, dass ich ohne Mast darunter durchfahren könnte. Das macht nicht nur das Aussteigen sehr beschwerlich, sondern es ist auch nicht möglich Lea ordentlich abzufendern. Auch die Fender quer zu nehmen, funktioniert nicht auf Dauer. Die Steganlage ist aber mit schwarzem Gummi belegt, so dass mir wenigstens der Gelcoat nicht zerschrammt wird. Das Boot bekommt halt einen schwarzen Gummiabrieb auf den Gelcoat.

Die Sanitäranlagen sind auch nicht sauber oder gar einladend und, das einzige Mal auf der bisherigen Reise in Dänemark, wollen die Bargeld zum Duschen und natürlich nicht die Münzen, die ich zur Hand habe. Egal, dann wird halt kalt geduscht, Hauptsache ich bekomme nach zwei Tagen auf See eine Dusche.

Eine halbe Stunde nachdem ich festgemacht habe, kommt der Saugbagger ins Hafenbecken gefahren und arbeitet mit einem Höllenlärm und den Hafen taghell erleuchtend, bis 12 Uhr nachts weiter. Egal, ich bin so müde, dass ich sofort einschlafe und nur aufwache, als der Lärm plötzlich aufhört.

Ich fahre am späten Vormittag weiter Richtung Hvide Sande. Das sind zwar nur ca. 30 sm aber der Wind steht weiter gegen meinen Kurs, der Wind nimmt zu und dementsprechend ist auch die gegen mich laufende Welle höher. Ich muss also unter Motor wieder mit Segelunterstützung, in Richtung meines Zielhafens fahren. Um die Richtung halten zu können, muss ich kreuzen. Die Tankanzeige steht schon wieder kurz vor Reserve und in Thorsminde ist, im Gegensatz zur Beschreibung im Hafenhandbuch, keine Seetankstelle zu finden gewesen.

Nach ca. 8 Stunden unter Motor und Segel komme ich in Hvide Sande an. Dieser Hafen ist mir schon von der Hinreise bekannt und ich finde die für Yachten vorgesehenen Stege sofort. Leider ist hier scheinbar die Saison schon vorbei, denn ein Großteil der Stegplätze ist von Fischerbooten belegt. Ich muss wieder an einem anderen Segelboot anlegen. Es ist niemand an Bord und ich muss allein festmachen. Am Computerterminal, an dem ich mich anmelden und meinen Obolus hinterlassen muss, steht, dass man telefonisch einen Tankwagen bestellen kann. Ich bin sehr erleichtert, da die Tankanzeige seit Stunden voll auf Reserve steht und ich mit einem mulmigen Gefühl unterwegs war, immer in der

Hoffnung dass mir der Sprit nicht ausgeht. Ich hoffe sehr, dass die Telefonnummer noch Gültigkeit hat, denn mit der Dieselreserve und bei dieser Windrichtung komme ich auf keinen Fall bis Esbjerg, meinem nächsten Ziel. Leider ist es schon zu spät und ich kann erst am nächsten Morgen die Telefonnummer ausprobieren.

Später am Abend kommen die holländischen Eigner des Segelschiffes, an dem ich festgemacht habe. Es entspinnt sich eine sehr nette Unterhaltung zwischen dem holländischen, älteren Ehepaar und mir. Sie wollen am frühen Morgen los, so dass ich die Lea morgens noch einmal umlegen muss.



Lea in Hvide Sande an der Yacht der Holländer.

Die erste Tat am Morgen ist, bei den Holländern loszumachen und Lea an den Steg zu verholen. Die zweite Tat, etwas später, ist tatsächlich der Anruf bei der Tankstelle und es meldet sich der Hafenermeister, der gleichzeitig zu seinem Job als Hafenermeister, auch den Dieseltank in einem Anhänger hinter seinem Auto herzieht. Ich muss mich zwar an einen anderen Steg verlegen, aber endlich kann ich volltanken. Ich bin fest überzeugt, dass ich zwischen 100 und 110 Liter Diesel tanken muss, da die Anzeige schon unter der Reserve ist und ich mit dem letzten Tropfen angekommen bin. Schon das Verholen an den anderen Steg, um zu tanken, ist gefühlt ein Abenteuer, da der Motor jeden Augenblick keinen Sprit mehr bekommen könnte.

Die Tankanlage auf dem Hänger des Hafenermeisters ist mit einem Zählwerk ausgestattet und ich bin einigermaßen verblüfft, dass schon nach etwas über 50 Liter nichts mehr in den Tank geht. Also hat nicht der Motor eine Macke und säuft zu viel Sprit, sondern die Tankanzeige stimmt überhaupt nicht mehr. Ich hätte mir die ganze Zeit keine Sorgen machen müssen. Nach dem Tanken geht

es sofort weiter, ich will heute noch in Esbjerg ankommen und der Wind steht immer noch voll gegen mich.

Nach der Wettervorhersage wird die vorherrschende Windrichtung noch weiter anhalten und der Wind noch kräftiger blasen. Ich kläre mit meiner Schwester Heike ab, dass ich Lea in Esbjerg lasse und wir dann zusammen, wenn die Wetterlage günstiger ist, zurück nach Husum segeln wollen. Heike wird mich mit dem Auto abholen, da noch einiges an Gepäck auf dem Schiff ist und teilweise schon schmerzlich vermisst wird.

Nach fast 60 sm und 12 Stunden Fahrt komme ich um Mitternacht in Esbjerg an, schon wieder im Dunkeln und wieder faszinieren mich die Unmengen an Lichter. Kaum im Hafen angekommen, weist mir jemand mit der Taschenlampe einen Platz zu. Ich bin sehr erleichtert, da im Dunkeln nur sehr schwer zu erkennen ist, wo ein freier Platz ist und wie ich festmachen kann. Beim Einfahren in die Box erkenne ich das holländische Pärchen aus Hvide Sande wieder. Die Beiden sind ein paar Stunden vor mir angekommen, da sie früher loskamen und auch deutlich schneller fahren konnten, allerdings sind auch sie unter Motor, aber ganz ohne Segel unterwegs gewesen. Da sie wussten, dass ich komme, haben sie ihr AIS angelassen und haben so genau gewusst, wann ich ankomme und mir geholfen. Den Platz, auf dem ich liegen konnte, hatten sie mit dem Hafenmeister abgesprochen. Es ist einfach großartig, was es für nette und hilfsbereite Menschen gibt.

Am nächsten Morgen mache ich das Schiff sauber und packe meine Sachen ein. Nachdem Heike angekommen ist, hilft sie mir und wir klären mit dem Hafenmeister ab, dass wir ein paar Tage oder Wochen hier liegen bleiben wollen. Auch hier kann man alles online regeln, wenn wir z.B. die Liegezeit verlängern wollen oder auch den Strom an- oder abschalten wollen. Wir dürfen den Platz, auf dem wir liegen auch für eine längere Zeit nutzen und müssen so unser Boot nicht noch woanders festmachen. Nachdem wir das Auto mit dem Gepäck beladen haben, können wir gegen Mittag Richtung Heimat fahren.

Schneller als gedacht, wird das Wetter besser und der Wind dreht. Ideale Bedingungen, um Lea wieder in ihren Heimathafen zu verholen. Schon am folgenden Freitag sitzen wir morgens im Zug nach Esbjerg und freuen uns auf ein schönes Segelwochenende. Kaum in Esbjerg angekommen schaue ich mir noch einmal die Wettervorhersagen an. Uns trifft fast der Schlag, schon am Samstag soll der Wind wieder drehen und würde wieder voll gegen uns stehen. Wir beschließen kurzerhand, dass wir direkt losfahren und über Nacht nach Amrum segeln.

Gesagt, getan! Direkt nach unserer Ankunft im Hafen machen wir die Leinen los und können wunderbar in die Nacht hinein segeln. Nach 80 sm und 13 Stunden Fahrt kommen wir in Amrum an. Schon in der Hafeneinfahrt ist zu sehen, dass der Amrumer Hafen komplett voll ist. Alle Gastlieger liegen schon im Päckchen. Es ist ein größeres Fest am Hafen im Gang. Wir beschließen nach Föhr zu segeln und uns dort von der Nacht zu erholen.

In Föhr sind noch genügend Plätze frei, obwohl scheinbar einige Amrumer mit ihren Schiffen nach Föhr geflohen waren. So können wir problemlos einen Platz bekommen und ruhen uns dann erst einmal aus. Abends gehen wir essen, bei einem Italiener an der Uferpromenade lassen wir es uns gut schmecken und genießen die tolle Aussicht.

Morgens um kurz nach 8 Uhr geht es Richtung Husum. Wir können segeln und haben herrliches Wetter. Leider stirbt der Wind ca. 10 sm vor Husum und wir müssen unter Motor weiterfahren. Dann ist das Sperrwerk geschlossen und wir müssen noch 2 Stunden warten, bis es öffnet. Also zurück und im Modersloch ankern, noch ein bisschen baden gehen und dann klar Schiff machen. Dementsprechend ist die Lea schon fertig als wir an unserem Platz anlegen und muss nur noch festgemacht werden. Nach 4 Wochen ist sie wieder an ihrem angestammten Platz.



Es war eine schöne Reise, eine für mich sehr lehrreiche Reise. Wir haben gemeinsam unsere Freude am Segeln genossen, wir haben Dänemark und die Dänen noch mehr schätzen und lieben gelernt und wir hatten vor allem viel Spaß zusammen. Auf See hat uns die Natur, die Luft und die Weite begeistert, an Land die freundlichen Menschen, hübschen Städte,

Dörfer und auch die herrliche Natur. Wir haben gemeinsam einige Situationen gemeistert, die vor allem für meine Familie neu waren. Wir werden uns bestimmt immer wieder von dieser Reise erzählen und von den Erlebnissen zehren!

Ich freue mich schon auf weitere Reisen zusammen, auf unserer Lea!

**WAS LANGE WÄHRT, WIRD ENDLICH GUT.
FAMILIE HEINISCH IST DER LEBENDE BEWEIS, DASS DIESE RE-
DENSART NICHT SCHALL UND RAUCH IST.**

ZEELEEUW ...oder: Der steinige Weg zum neuen Schiff

TEXT UND FOTOS VON CHRISTIAN HEINISCH.

VORGESCHICHTE:

2021 war's, als ich als frischgebackenes Mitglied des HSrV beschloss, mich nach einem neuen schwimmenden Untersatz umzusehen. Unseren alten Stahlkutter, den wir 2017 in der Absicht gekauft hatten, ihn beim geplanten Umzug in den Norden mitzunehmen, hatten wir im Jahr zuvor verkauft, weil seine Dimensionen in der neuen Heimat nicht unterzubringen waren.

Ein Motorsegler sollte es nun werden, GFK, Einbaudiesel mit Zweikreiskühlung und nicht zu viel Tiefgang, dass ganze unter 10 Metern Länge. Sollte eigentlich nicht so schwer werden.

Dachte ich.

Nachdem ich schnell feststellen musste, dass im näheren Umkreis nur Schiffe zu Mondpreisen oder einem Zustand, der nicht meinen Vorstellungen entsprach, zu haben waren, dehnte sich mein Suchradius immer weiter aus. Im Herbst 2021 stieß ich in Glückstadt auf eine LM27 mit neuem Motor, die jedoch noch im Wasser lag. Der Preis war realistisch und ich interessiert. Ich machte mit dem Verkäufer aus, dass wir die LM zu dem Hafen in der Stör überführen würden, wo das Schiff ursprünglich herkam. Dort sollte sie auf den Trailer und über den Winter bleiben, was mir der dortige Vorsitzende schon zugesichert hatte. Dann platzte Termin auf Termin, man vertröstete mich und zu guter Letzt war es November und die LM war weg.

Das Jahr 2022 brach an und mit neuem Elan ging es wieder auf die Suche. Mittlerweile bewegte ich mich schon im Raum Berlin, Hamburg, Bremen. Überall Fehlanzeige, Mondpreise und Schrott. In Berlin gab es auf dem Stössensee, wo ich 1975 meine ersten Segelversuche unternahm, eine LM27 mit völlig neuem und anders gestalteten Innenausbau, geschlossenem Ruderhaus sowie Teakdeck. Vor Ort zeigte sich, dass das Teakdeck undicht und gammelig war, die Segel hätte der Verkäufer erst vom Dachboden holen müssen und durch den

Umbau wäre der Motor nur im Handstand zu erreichen gewesen.

Kurz danach stieß ich in Kappeln auf eine Fisher 30, die sich optisch bei einem Vorabbesuch an Land in einem halbwegs akzeptablen Zustand zeigte. Bei einer Probefahrt einige Wochen später zeigte sich, dass das Schiff jedoch technisch in einem sehr grenzwertigen Zustand war, in der Hydraulik der Ruderanlage fehlte reichlich Öl und der Temperaturalarm des Motors ging während der Probefahrt los, was den Verkäufer nicht weiter beunruhigte. Damit hatte sich die Fisher auch erledigt und der Elan ein Schiff zu suchen, nahm bei meiner Frau und mir deutlich ab. Es musste also bald etwas passieren, zudem ich wohl in geselliger Runde im Verein schon zum Gesprächsthema geworden war, ob Krischan es in diesem Leben noch schafft, ein Schiff zu kaufen.

So stießen wir in Maasholm mal wieder auf eine LM 27 mit vergrößertem Rigg, Teakdeck (diesmal gepflegt) und ordentlichem Allgemeinzustand. Nachdem wir uns einig waren, kam der Verkäufer plötzlich mit der Bedingung um die Ecke, dass das Schiff erst zum Saisonende zu verkaufen wäre. Ich versuchte noch ihn umzustimmen und wir verblieben, dass er mir abends Bescheid sagen wollte. Abends rief dann seine Frau an, um uns mitzuteilen, dass man uns die LM nicht verkaufen wolle.

Torschlusspanik überkam mich. Mir war klar, dass jetzt etwas passieren müsste, sonst wäre das Kapitel Wassersport bei mir erledigt.

Da fand ich sie!

LM27 mit Daimlerdiesel, Beckerruder und Alufenstern, Liegeplatz Marina Minde/Rendbjerg Flensburger Förde.

Verkäuferin war eine ältere Dame aus Lüneburg mit ihrem Sohn.

Wir trafen uns noch am selben Tag. Die LM mit dem seltsamen Namen „Ekskaemper“ zeigte sich als reichlich benutzte und etwas muffige alte Dame, deren Grundsubstanz aber soweit in Ordnung war. Die Probefahrt erfolgte wetterbedingt unter Last festgemacht am Steg. Mit meinem Preisangebot waren die beiden nach erstem Zucken dann doch zufrieden und wir hatten endlich wieder ein Schiff.

Nach erfolgter Übergabe am folgenden Wochenende, machte ich mich daran, das gute Stück bereit für die Überführung zu machen. Dabei musste ich feststellen, dass die Pumpe des WCs bei der vorigen „Wartung“ wohl falsch zusammengebaut worden war, was wohl auch der Grund für das „Müffeln“ war. Zum Glück ließ sich das Problem mit Bordmitteln beheben, so dass der Überführung nichts mehr im Wege stand.



Die Noch- „Ekskæmper“ in Marina Minde.

Einzig der Name musste noch weg, „Ekskaemper“ ging gar nicht. Seit unserem ersten Stahlkutter hießen unsere Schiffe „Zeeleeuw“, was damals auf den Namen des Vorbesitzer des Kutters in Holland zurückging (De Leeuw). „Zeeleeuw“ spricht sich übrigens nicht „Tzelöhf“, sondern „Seeleo“, wie mir vor Jahren einmal amüsierte Niederländer erklärten.

ÜBERFÜHRUNG:

Am Samstag, dem 2. Juli 2022 brachte uns dann Sportfreund Uwe R. mit unseren Seesäcken und der Kühlbox nach Dänemark. Nach einer ziemlich schlafarmen Nacht und einem schmalen Frühstück, machten wir Tags drauf um 08.00 Uhr die Leinen los, Tagesziel Holtenau.

Mit der Zeit entwickelte das Kühlwasserthermometer ein gewisses Eigenleben, was sich aber durch kurzes Klopfen auf dem Instrument beheben ließ. Irgendwann half das aber nicht mehr und der Wert lag für meinen Geschmack etwas hoch. Leise Panik kam auf, hatten wir doch bei der Überführung unseres zweiten Stahlkutters an der Emsmündung einen Getriebeschaden gehabt, der uns

eine Woche aufhielt und uns um einen nicht unerheblichen Geldbetrag ärmer machte.

Hilft nix, weiter, war die Devise. Die Temperatur spielte sich wieder ein und der Diesel brummelte wie ein Uhrwerk. Mit Segeln war nix, für endloses Kreuzen war keine Zeit, wir wollten ja abends in Holtenau sein. Vor der Schleimündung ging der Zirkus mit dem Kühlwasserthermometer wieder los und ich überlegte kurz, in die Schlei reinzugehen, wo ich ggf. eine Werkstatt gefunden hätte. Ich verwarf aber den Gedanken und wir erreichten gegen 17.00 Uhr den Sportbootanleger vor der Schleuse in Holtenau. Das „Temperaturproblem“ konnte ich dort mit dem Säubern des Steckers des Temperaturfühlers und dem Nachbiegen des Flachsteckers am Kabel beheben.

Als wir uns auf einen Absacker auf den Weg zum Thiessenkai machen wollten, begann es zu regnen, zunächst nur heftig, um dann später zu dem zu werden, was sich auf Neudeutsch „Starkregen“ nennt. Fünf Stellen waren an den Fenstern und dem Skylight undicht, aber unsere Schüsseln und Pützen reichten und unsere „Leckwehr“ war erfolgreich. Die Schrauben der Alufenster zog ich nach, was gleich Erfolge zeigte.



Neben dem 30.000 Tonner in der Schleuse.

Am Montag, dem 4. Juli machte ich mich morgens noch zum Proviant-einkauf auf, wobei ich feststellte, dass Holtenau ein gemütliches Stadtviertel ist, mit „richtigen“ Bäckern und Schlachtern. Also nix mit Al-dibrötchen o.ä..

Nach meiner Rückkehr war die Gattin dann auch fertig und wir konnten um 08.30 Uhr die Leinen losmachen und uns in das Karussell der neben der Schleuse kreisenden Yachten einreihen. Nach einer guten halben Stunde konnten wir in die Kammer einfahren und neben einem 30.000 Tonner festmachen.

Das Schleusen ging fix vonstatten und wir verließen mit dem Pulk von geschätzt 15 Yachten die Kammer in

Richtung Kassenautomat. Der Haken war, dass die Brücke, auf der dieser Automat steht, winzig ist und bestenfalls Platz für 3 bis 4 Schiffe bietet. Irgendwie konnte ich uns an ein Brückende klemmen und bezahlen gehen. War auch gut, denn bei der Einfahrt in die Gieselauschleuse wollte man das Ticket sehen.

Nun folgten ein paar Stunden Kanalfahrt, unterbrochen von Begegnungen mit Seeschiffen, was für ehemalige Binnenländer wie uns, immer wieder ein Erlebnis ist. Der Diesel brummelte leise vor sich hin, die Kühlwassertemperatur blieb konstant und der Tag war unser Freund.

Gegen 16.15 Uhr erreichten wir die Gieselauschleuse. Hier hatten wir 2016 mit unserer ersten Zeeleeuw schon mal auf dem Weg nach Kiel übernachtet. Diesmal ging es aber weiter und gegen 17.40 Uhr erreichten wir unser Tagesziel Lexfähre, während wir schon seit Stunden von frisch gezapftem Bier und Sauerfleisch mit Bratkartoffeln in dem dortigen Gasthaus träumten.

Soviel zu den Träumen; es war Ruhetag.

Der Hafenmeister hatte ein Einsehen und verkaufte uns die Bierrestbestände (3 verschiedene Flaschen) aus seinem privaten Kühlschranks für kleines Geld. Das Bier mundete und als Sättigungsbeilage gab es noch Navy-Rum aus den Bordvorräten.

Am Dienstag, dem 5. Juli sollte es dann möglichst die Eider runter bis Tönning gehen. Mit wachsender Zuversicht, demnächst Husum auf eigenem Kiel zu erreichen, warfen wir gegen 09.30 die Leinen los und erreichten ohne Vorkommnisse die Schleuse Nordfeld, wenn man davon absieht, dass Sportfreund Frank am Eiderstrand wartete, um ein paar schöne Bilder von uns zu machen. Danke dafür.

Ein Hinweis noch: Die Brücke in Pahlen wird auf Schallsignal geöffnet. Wir hatten nur unsere kleine Tröte und es dauerte ein Weilchen, bis der Senior an Land uns wahrnahm und zur Brücke tippelte. Das nächste Mal nehme ich eine Presslufttröte mit.



Ein in der Eider eher seltener Seelöwe auf der Durchreise.

Nach dem Passieren der Schleuse Nordfeld begann für uns mal wieder Neuland, wir befanden uns im Bereich der Tide. Das Wasser lief auf und es würde bis Tönning reichen und wir beschlossen, nicht in Friedrichstadt zu übernachten. Leider dauerte es an der Eisenbahnbrücke eine halbe Stunde und nachdem wir sie passiert hatten, fragte mich meine Chefin nach einem Blick in die Karte:

“Bis wann macht eigentlich die Straßenbrücke in Tönning auf...?”

Sie übernahm das Ruder und ich suchte hektisch in der Karte. 19.00 Uhr, las ich. Zwei Stunden Zeit gegen das auflaufende Wasser. Also den Hebel ein Stück weiter in Richtung Tisch gedrückt und die Kühlwassertemperatur, die uns die letzten Tage keine Sorgen gemacht hatte, im Auge behalten.

Die Flussbiegungen, soweit das Echolot es erlaubte, schön innen angefahren, um vielleicht noch einen halben Knoten rauszuholen. Von jedem Kirchturm, den wir sahen, hofften wir, dass es der von Tönning wäre, aber alle Hoffnung half nix, es war an der Zeit, beim WSA in Tönning anzurufen.

Am anderen Ende meldete sich ein freundlicher Nordfrieser, der fragte, wo wir stehen und sagte uns zu, auf uns zu warten.

Der Fahrhebel wanderte noch einen Tick weiter in Richtung Tischplatte.



*Zeeleeuw passiert gleich die Tönninger
Strassenbrücke.*

Der Stein, der uns vom Herzen fiel, als die Brücke in Sicht kam, hätte wohl beinahe den Rumpf durchschlagen und um Punkt 19.00 Uhr hatten wir in Tönning festgemacht.

Der Hunger und der Durst, den wir verspürten, stand dem vom Vortag in Lexfähre in nix nach und wir gingen an Land auf die Suche nach Essbarem, die uns zum Chinesen am Marktplatz führte. Satt, zufrieden und müde ging es später in die Koje und am nächsten Tag nach Hause. Die Weiterreise nach Husum sollte dann bei passenden Wetter- und Tidenverhältnissen erfolgen.

Am Montag, den 11. Juli wollten wir es angehen. Bei Stauwasser gegen 12.00 verließen wir Tönning und passierten gegen 13.15 Uhr das Sperrwerk. Wie oft hatten wir früher als Touris da oben gestanden und uns gesagt, dass wir da irgendwann mal auf eigenem Kiel durch wollten. Gut, wir meinten dass von See aus, aber trotzdem war es auch so ein unbeschreiblich tolles Gefühl.

Langsam begann es dann doch ein wenig ruppig zu werden. Das Wasser lief ab und eine alte Welle und der Wind auflandig. Je näher wir der Barre im Fahrwasser der Außeneider kamen, desto ruppiger wurde es. Hin und wieder warf mir meine Chefin einen fragenden Blick zu und ich war in Gedanken bei meinem Diesel und dem Kraftstofffilter. Aber der Diesel brummelte vor sich und die Gischt spritzte übers Ruderhaus, während die Zeeleeuw vor sich hin stampfte. Es war ein seltsames Gefühl, ein paar hundert Meter querab die Spaziergänger vor Sankt-Peter-Ording auf dem Strand zu sehen, während ich darauf wartete, endlich das Groß setzen zu können und auf Nordkurs zu gehen.

Um 15.15 Uhr waren die Tonnen Eider 5/6 erreicht und es wurde unter Segeln deutlich ruhiger. Erstmals probierte ich nun den Pinnenpiloten aus und die Reise bekam jetzt etwas komfortables, was auch die Gesichtszüge der Gattin entspannte. Als der Westerhever Leuchtturm in Sicht kam, hatte die Situation etwas Sentimentales. Wie oft habe ich in den 90er Jahren mit meinen Kindern auf dem Westerheversand gesessen und aufs Meer geguckt, am Horizont ein Kutter oder ein Segelboot.

Jetzt war man hier selbst unterwegs.

Gegen 17.00 Uhr fuhren wir dann in den Heverstrom ein; der Wind ließ nach und der Diesel schob mit. Langsam kam das gute Gefühl auf, es gepackt zu haben. Als dann die Silos in Sicht kamen, kam echte Euphorie auf. Wir hatten es geschafft. Ganz alleine! (Ja, für Euch, die Ihr hier seit Jahr und Tag unterwegs seid, war das Kinderkram, aber wir waren wirklich stolz).

Gegen 20.20 Uhr passierten wir dann das Sperrwerk und um 20.45 Uhr lagen wir fest an der Brücke.

Das Gefühl, wie wir die Norderheverstrasse in den Sonnenuntergang hinein, nach Hause gingen, war unbeschreiblich...



Glücklich in Husum angekommen: Christian und seine Zeeleuw.

Bildnachlese 2023



*Das gut besuchte Grünkohlessen 2022 im Kirchspielkrug Simonsberg.
(Foto: Uwe Paulsen).*



*Nach vielen Jahren gab es wieder ein Biikebrennen auf dem Vereinsgelände.
(Foto: Jörgen Bruhn).*



*Poncha auf dem Weg zum Ansegeln nach Pellworm.
(Foto: Heike Rombach).*



*Die kleine HSrV-Flotte beim Ansegeln im Pellwormer Hafen.
(Foto: Torben Lass).*



Der Genuss wird hier hart erarbeitet: Muschelessen 2022. (Foto: Jörgen Bruhn).



Nach dem zweiten Aufsplippen spendierte Ingo Raschert eine selbstgekochte Gulaschsuppe. (Foto: Jörgen Bruhn).

MANCHMAL IST DAS NICHT EINFACH, ABER ES GEHT.

Günter Hirschbeck im Tröte-Interview

BEARBEITET VON JÖRGEN BRUHN

Auf der Suche nach einem Artikel blätterte ich alte Ausgaben unserer Vereinszeitschrift durch; noch in den 90er Jahren gab es kein Inhaltsverzeichnis. In der Tröte II/85 (es gab bis zu drei Ausgaben pro Jahr) stolperte ich über ein Interview mit dem Takelmeister Günter Hirschbeck. Redakteur Werner Ringkamp hatte ihn eingehend befragt. Auch wenn der Anlass traurig ist, bietet sich die einmalige Chance, Günter noch einmal „zuzuhören“. Lassen wir ihn also ungekürzt zu Wort kommen:

DIE PERSON – DER POSTEN

TRÖTE: Warum stellt man sich im Segler-Verein für das Amt des Takelmeisters zur Verfügung?

G. H.: Das ist gut gefragt. Ich persönlich bin über einen Segelkameraden dazu gekommen, der vorher das Amt innehatte. Heine Michelsen wollte sein Amt aufgeben und hat mich dann animiert. „Du kannst das, du musst das machen“. Und da ich noch so jung in dem Verein war, habe ich mir auch gar keine Gedanken über diese Dinge gemacht und hab' gedacht, na ja, so'n neuen wie mich nehmen sie sowieso nicht.

TRÖTE: Aber du hattest schon ein Schiff?

G. H.: Ja, ich bin mit Schiff gekommen. Aber ich hab das Ganze anfangs nur so betrachtet, ich hab ein Schiff und brauch einen Verein. Ne ganz logische Sache, wie das jeder wohl machen würde in meiner Situation. Dann hab ich gesagt, na gut, ich mach' das.

TRÖTE: Hat jemand dich vorgeschlagen und auch eingeführt?

G. H.: Eingeführt war ich ja praktisch dadurch, dass ich vorher schon fix mit ran-geklotzt habe, denn ich hab ja noch den neuen Schuppen mit gebaut. Da habe ich meine ersten Arbeitsstunden im Winter gemacht. 1977 kriegte ich das Boot und 77/78 hab ich schon mit angepackt. Und deswegen war mir die Arbeit als solche gar nicht fremd. Was dann irgendwann mit der Zeit auf einen zukommt, das merkt man immer erst dann, wenn man dabei ist. Ich muss ehrlich sagen, ich hab das von Mal zu Mal immer als Aufgabe empfunden. Ich finde das gar nicht so schlecht.



Vorarbeiten zum Hafenausbau: Wahrscheinlich spülen wir hier alte Dalben aus, um die Böschung frei zu machen. Dafür steht an Land der Demag-Kran des WSA. Personen von links: Heine Michelsen, Christoph Voigts, Günter Hirschbek, Jörgen Bruhn.

(Foto: Archiv HSRV).

TRÖTE: Würdest du sagen, man wächst mit der Aufgabe, die man hat?

G. H.: Immer, immer ganz grundsätzlich ist das so! Es sei denn, man interessiert sich für die Sache überhaupt nicht. Aber, es ist ja so, man nutzt die Anlagen und man weiß, man braucht die Anlagen und das Vereinsleben. Vereinsmeierei hab ich früher immer abgelehnt. Aber ich muss ehrlich sagen, heute sehe ich die Sache anders.

TRÖTE: Durch die Übernahme eines Postens ist dir deutlich geworden, der Verein kann eine Hilfestellung sein, braucht aber auch aktive Arbeit der Vereinsmitglieder?

G.H.: Auf jeden Fall! Einer alleine kann kein Verein sein. Ich kann ohne die anderen nichts machen. Die anderen können aber höchstwahrscheinlich ohne

mich genauso wenig tun. Das ist ganz logisch. Für mich ist es eine große Erfahrung gewesen. Nun ist dieser Verein vielleicht auch nicht mit jedem anderen Verein zu vergleichen. Wenn man z.B. einen Kegelveerein nimmt, da kommen immer die gleichen Leute zusammen, zur gleichen Zeit, tun das Gleiche. Das ist bei uns anders. Deswegen habe ich mich in diesem Verein ganz anders wohlfühlt von Anfang an.

TRÖTE: Das würde aber auch bedeuten, dass der Vorstand des Vereins versuchen sollte, möglichst viele Leute in Aufgaben zu bringen, damit sie dieselbe Erfahrung machen können?

G.H.: Ja, das ist natürlich richtig, bloß es ist ja so, ein Verein hat einen Vorstand. Dieser Vorstand arbeitet.

TRÖTE: Meinst du, der Rest konsumiert?

G.H.: Zum großen Teil ja. Sie haben nicht alle diese Einstellung. Man kann sie auch nicht alle in Arbeit bringen. Das funktioniert nicht. Es ist ja so, sie müssen auch z.B. Stunden bezahlen und sie zahlen lieber die Stunden als dass sie da arbeiten. Bei den Arbeitsdiensten geht es aber auch mehr darum, dass man sich trifft, dass man mal zusammensitzt und an der Harke steht, um zu klönen.

TRÖTE: Der Verein lebt also davon, dass man sich auf dem Gelände trifft?

G.H.: Für mich ist heute der Verein eine gute Sache. Ich habe es früher anders gesehen. Ob man nun beim Bier sitzt oder ob man auf dem Rasen rumläuft und einen ausschnackt oder auf dem Schiff oder auf der Brücke, das spielt keine Rolle. Man braucht einfach einander. Natürlich gibt es überall auch Egoisten. Auch diese Leute muss man zu verstehen versuchen. →



Wir sind die Profis für Ihren Auftrag:

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

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



Günter „spekuliert“ etwa 1994. Im Hintergrund mauert Otto Jebe fleissig. Damals war er Takelmeister. (Foto: Archiv HSRV).

TRÖTE: Segler sind also Individualisten?

G.H.: Ja, das sind sie auf jeden Fall. Man muss versuchen, diese Leute dann eben so gut wie möglich zu verstehen und einzubauen.

TRÖTE: Wo liegt der Schwerpunkt der Arbeit eines Takelmeisters in einem Segelverein?

G.H.: Das ist schwer zu sagen. Es ist eine Aufgabe des Vermittelns. Der Takelmeister müsste überall sein, müsste alles wissen, müsste die verschiedensten Gruppen so lenken, dass sie sich nicht in die Haare kriegen und all solche Dinge. Das Hauptproblem sind nicht die Liegeplatzfragen, diese Sachen haben wir bei uns ziemlich im Griff. Manchmal muss man ein bisschen diplomatisch vorgehen. Oder nennen wir das Sturheit? Mit Sturheit geht nämlich auch manches, indem man einfach Dinge vergisst. Es nützt nichts, wenn ich mich mit jemandem anlege und ihm den Marsch blase und was weiß ich sonst noch. Der wird böse, mag mich im Endeffekt nicht mehr, spricht nicht mehr mit mir. Und das kann ich nicht leiden, wenn einer mir vorbeiläuft und den Kopf wegdreht. Das ist das Schlimmste, was es für mich geben könnte. Das ist aber auch bis heute noch nicht passiert.

TRÖTE: Was glaubst du, was du anders machst als deine Vorgänger?

G.H.: Jeder hat seine Art zu dirigieren oder zu regieren oder wie du das nennen

willst. Meine Vorgänger als Takelmeister sind alles ganz feine Kollegen. Der Verein wird immer Leute brauchen, die den Kram anstoßen, die organisieren und planen.

TRÖTE: Ich hab noch keinen Takelmeister erlebt, der so außerhalb von Streit steht.

G.H.: Ich bemühe mich auch, das so hinzukriegen. Wenn andere sich in die Wolle kriegen, versuche ich, zwischen den Fronten stehen zu können, ohne dass der eine oder andere zu mir sagt, ich sei Partei. Bei mir ist jeder zunächst Segler, das muss ich ganz eindeutig sagen. Der eine hat vielleicht gute und der andere bessere Manieren. Aber das sind Dinge, die mich nicht interessieren. Manchmal ist das nicht einfach, aber es geht.

TRÖTE: Das hast du anscheinend ganz gut geschafft bisher.

G.H.: Ich bemühe mich, muss ich ehrlich sagen. Jeder Mensch hat Fehler, natürlich ich auch. Ich selber kenne meine Fehler weniger, die anderen kennen sie besser.



*Immer vorneweg, immer mit einem Lächeln auf den Lippen:
Günter bei einem seiner zahllosen Einsätze im Eis. (Foto: Archiv HSrV).*

TRÖTE: Was meinst du, wie viele Stunden gehen pro Woche oder Monat für den Verein durch diese Aufgabe drauf?

G.H.: Wenn man so eine Aufgabe anpackt, darf man nicht über Stunden nachdenken. Jede Stunde, die ich am Hafen bin, ist für mich eine gute Stunde. Ob ich

da wühle oder nicht, das ist mir egal. Für mich ist das Erholung oder Freizeit.

TRÖTE: Der Takelmeister verbringt also einen Teil seiner Freizeit im Verein und das heißt für ihn gleichzeitig Hobby?

G.H.: Ja sicher. Das heißt auch Hobby. Die Arbeit gehört genauso dazu wie das Segeln.

TRÖTE: Hat es mal Probleme gegeben wegen Uneinigkeit von Segelkameraden über Liegeplätze?

G.H.: Sicherlich, die gibt es immer irgendwann irgendwo mal. Und das ist genau der Punkt, wo ich immer versuche zu vermitteln. Nimm dir nur mal die neuen Liegeplätze. Das Loch dahinten wurde immer als ein bisschen minderwertig angesehen. Wenn ich nun einen von vorne wegnehme und ihm sage, er soll sich nach dahinten legen, dann heißt es gleich, was hab ich verbochen. Tatsache ist aber, dass viele Segelkameraden noch gar nicht wissen, wie schön und bequem man dahinten liegen kann. Man hat wenig Probleme, einen großen Wendekreis und liegt sehr ruhig.

TRÖTE: Wie siehst du deine Rolle als Takelmeister im Vorstand des HSrV?

G.H.: Bis jetzt ist es immer so gewesen, dass ich das, was ich wollte, im Vorstand vorgebracht habe. Das ist bisher immer angekommen und wurde akzeptiert. Ich sage zwar meistens nicht viel, aber wenn ich was zu sagen habe, wird das akzeptiert und für gut befunden. Ich glaube schon, dass meine Stimme eine ganze Menge zählt.

TRÖTE: Fühlst du dich als ein Anreger?

G.H.: Mit dem Anregen ist das so eine Sache. Da geht es nicht um Ideen, sondern um handfeste Dinge. Wenn ich sage, da müssen neue Brücken gebaut werden, dann wird dafür auch handfestes Geld gebraucht. Das muss man vorher besprechen. Es muss eine Reihenfolge aufgestellt werden. So etwas kann man nicht mit einem Einfall umschmeißen. Mit Vereinsvermögen muss man ganz vorsichtig umgehen.

TRÖTE: Hat dich der Vorstand bisher schon einmal ordentlich abgeschmettert?

G.H.: Nein. Im Allgemeinen rede ich ja auch kein dummes Zeug, also besteht auch kein Grund für so etwas. Im Vorstand ziehen doch alle an einem Tampen.

GÜNTER, WIR DANKEN FÜR DIESES GESPRÄCH.

KAI BRUHN GUNG 1971 OP SIEN ERSTE GROOTE REIS.

Mein erstes „SingleHandedCrossing of Modersloch“

VUN KAI BRUHN.

Min eerste Schipp weer een Wrack. Ulla heet dat, heff ick jüst op't Foto seen, keen Minsch wuss, worüm. Een ool Klepper-Faltboot, dat harr ick schenkt kreegen, weer sach noch vun vör'n Krieg, und weer mehr as marode. De Huut harr all veele Lökers, de ick mit Stoff ut Mudders Neihkist und een komischen Kleister fachgerecht repariert harr. Dat holten Gestell weer morsch und mit Draht un Kleevband notdürftig tosoomenrötelt, Paddels geev dat und 'n Stüeranlaag ut vergammelt Aluminium, und 'n Mast mit een feine Mako-Gaffelseil, dat weer meist dat Beste an den Dampfer. Und mit dat Ding wull ick na See to. Dat is nu all mehr as föftig Johr her.

Bi uns an'n Strand in Halebüll geev dat domals noch een Priel, de is nu all lang verschlickt. Dor gung de Reis los. Dat wer to'n Glück beste Wedder den Sommerdag, und ick weer mit min dörtein Johr blauäugig und vull Toversicht. Ick wer ok bestens utrüst: Dat Sicherheitskonzept bestunn ut een leere Konservendos to'n Utösen, denn 'n beten Water keem dor all rin. Keen Schwömmwest, un ok sunst keen unnödigen Ballast. EPIRB, AIS, PLB un so'n Kraam weer noch nich erfunden. Ach ja, un min eische rode Mütz natüürlich, de muss jümmers mit.



Kai „motort“ dörch de Halebüller Priel na See to. (Bild vun Hella Bruhn).

Ick paddel denn rut ut den Priel, rut in't Modersloch, gung bestens, De See weer glatt, een sanfte Bries weihte, dor kreeg ick gau dat Seil hoch un de Sidenschverters daal. Und denn weer dat meist so ähnlich as Seilen. Rut op de Husumer Bucht wiest de Bug, eenigermaten stüern kunn ick dat Schipp ok. De Sünn

schien un dat leep good.. Quer över de Bucht, Richtung Nordstrand, doll. Ick weer 'n stolten Kaptein op mien Plünnenkrüzer.

Man blots, denn gung dat los un brieste so'n beten op. Gor nich doll, aver dat geev doch so lütte Wellen. Gau wiest sick, dat mien Yacht nich för sworet Wedder to bruken weer. Egentlich gaar nich för Wedder, man blots för Flaute. Dat knarzte un knirschte in't Gebälk ünner Deck, un denn flog ok all de eerste Spant weg, allens woor so'n beten schlabberig, un jede lütte Well mook dat Boot fein mit un böög sien Keel op und daal, as so'n Gummiboot. Dat föölte sick gornich goot an. To'n Glück weer ick mit halve Wind rutseilt un kreeg dat Boot so lala mit Paddel un Stüeranlaag ümdreihet und keem denn ok mit halve Wind wedder na Hus, mit brass Fohrt, 'n krummen Mast und ganz schön Angst un Bang in't Genick. Rinn in'n Priel un an Land. Weer jüst noch mal god gaan, ohn dat de ganze Kist utneen flagen weer. Ick kreeg nich mal richtig Utmecker bi't Huus, de Oolen harrn woll doch ganz goode Nerven, oder se harrn dat gornich mitkregen.

Dat weer denn aver de eerste un letzte groote Seereis mit dat Boot. Av un to bin ick noch dormit paddelt op de Arlau, för dat Revier hett dat Wrack beter passt. Un för't groote Water heff ick mi denn annere Scheep söcht.

KOMMENTAR:



Veelen Dank Kai. De Naam „Ulla“ wuss ick noch ut'n Kopp: De Husumer Segler-Vereen harr vör de Krieg und bit in de söbentiger John een grote Paddelafdeling. De erste Schuppen achter dat Thordsen-Silo bi de Tunnenhoff nömte sick „Paddelschuppen“. To de Paddlers hörten ok een Arbeitskolleeg vun Vadder, nämli Otto Böhnemann. Fru Böhnemann heet Ulla mit Vörnaam. De Beiden hemm uns eer Boot schenkt.

Jörgen Bruhn

NACH: „ALLES BEGANN WIEDER“ FOLGT:

So ging es weiter!

VON HANS BRUHN (†), BEARBEITET VON JÖRGEN BRUHN.

In der Tröte 2019 haben wir den Artikel „als alles wieder begann“ meines Vaters Hans Bruhn abgedruckt, der schon 1995 veröffentlicht wurde. Beim Blättern in alten Tröten fiel mir die Fortsetzung des Artikels in die Hände, den ich hier wiedergebe. Er erschien in der Tröte 29 von 1996.

* * *

Im Jahr 1952, sieben Jahre nach Kriegsende, wurden unsere Ansprüche an die schönen Seiten des Lebens größer. Der Traum von größeren Booten wurde genau wie heute in Seglerkreisen wach. Man wünschte sich für die Nordsee mehr Komfort und Sicherheit als auf der 5-m-Jolle. So wurde bei mir der Wunsch auch bald in die Tat umgesetzt und ein Jollenkreuzer, gebaut 1928 in Cranz/Elbe, angeschafft; ein „Oldtimer“, wie man heute sagen würde, damals jedoch ein Segelboot, das in Größe und Ausrüstung die Ausnahme war.

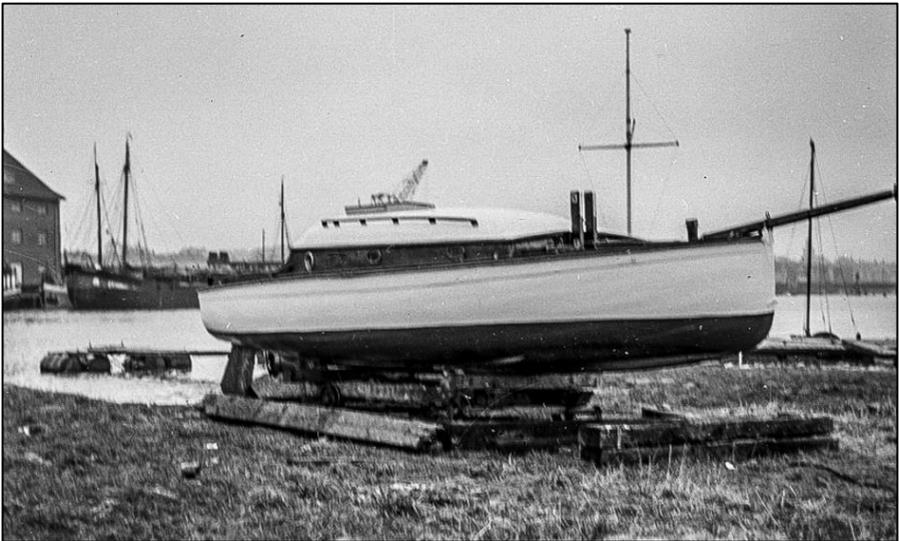
Schwer, stabil, nur mit Kraft und Geschicklichkeit zu bedienen und voller Reparatur- und Erhaltungsarbeiten. Hier die Daten: Länge 9 m, Breite 3 m, Gewicht 2,5 t, Rumpf Kraweel Eiche auf Eiche, Mast Vollholz 9 m, Gaffel 6 m, Tiefgang 0,60 m, mit Schwert 1,50 m, Groß 28 qm, Baumfock 7 qm, Klüver 5 qm, Ballon



Die „große“ Cimber II aufgepalnt zur Überholung auf dem Vereinsgelände zwischen Thordsen-Silo und Tonnenhof. Etwa 1952 (Foto: Hella Bruhn).

(heute Genua) 12 qm, Maschine Hanomag Automotor, der nur ansprang, wenn es ihm passte, anzuwerfen mit Kurbel, mit per Keilriemen angetriebener Kühlwasserpumpe, die bei Versagen durch direkte Motorkühlung mit Topf und Trichter ersetzt wurde (Saurarbeit für den Maschinisten). Oregonpine-Stabdeck, das leckte.

Das gesamte Tauwerk war aus Hanf, die Segel aus Baumwolle. Die Schlepplleine bestand aus 30 m Kokosleine, 5 cm Durchmesser. Segel und Tauwerk mussten sorgfältig gegen Feuchtigkeit und Verspaken durch dauerndes Trocknen instand gehalten werden (Kunstfasern waren damals noch unbekannt). Winschen gab es keine. Das gesamte laufende Gut wurde über Blöcke geholt. Da zwei Dirken, Backstagen und Vorholer für den Klüver gefahren wurden, kann man sich vorstellen, welcher Arbeits- und Kraftaufwand für jedes Manöver erforderlich war. Aber alles erinnerte an die alte Zeit der Segelschifffahrt. So wurde manche Unbequemlichkeit gern in Kauf genommen. Die nautische Ausrüstung bestand aus Seekarte (ausgemustert), Kompass (französischer Fliegerkompass), Parallellineal aus Ebenholz, Peilstab (3 m Bambus mit Bleieinlage), Lotleine (Bleilot mit Lederknoten verschiedener Farbe und Größe zum Ablesen der Wassertiefe), „Reelingslog“.



Gleich geht die Cimber II zu Bach. Geslippt wurde über Feldbahngleise mit einem Lorenfahrgestell. (Foto: Hella Bruhn).

Jeder Segler wird wohl verstehen, wie stolz wir waren, ein gestecktes Ziel auch bei schlechter Sicht mit diesen primitiven Mitteln erreicht zu haben, zumal die Betonung gegen heute miserabel war. Süder-, Norder- und Alte Hever waren unbefeuert, genauso die Süderau. Die Hever war mit ganz wenigen Leuchtonnen bestückt. Radio gab es nicht an Bord, so dass Wetterberichte an den Hafenämtern eingesehen werden mussten. Masten mit Sturmwarnsignalen gab es an der ganzen nordfriesischen Küste nur sechs. Wissen um Wetter und Wind musste gelernt oder durch Erfahrung gesammelt werden.

So wurde dann „Cimber II“ an einem Sonntag im Februar 1952 bei Schneetreiben bei der Schlichting-Werft in Travemünde gegen Zahlung von DM 1300,- übernommen und per Lkw nach Husum gebracht. Nach gründlicher Überholung erfolgte dann die Schiffstaufe am 28. 4. 52 unter großer Beteiligung.



Belastungstest der Cimber II bei der Taufe. (Foto: Hella Bruhn).



Im Hintergrund der Eimerkettenbagger. (Foto: Hella Bruhn).

Am 24. 5. 52 verlieren wir jedoch im Nordweststurm vor Pellworm Großsegel und eine alte Fock. Mit als Großsegel gesetzter Persenning kommen wir nach Abwettern in Meyers Loch glücklich nach Husum.

Das Jahr 1953 bringt uns mit neuem Groß und neuer Fock die erste Reise in die Ostsee. Nach nur sechzehn Tagen, ausgerüstet mit alten englischen Seekarten und einem unzuverlässigen Motor und nur zwei Mann Besatzung, kehren wir glücklich ohne Havarie nach Husum zurück.



Cimber II läuft aus. Am Ruder Erich Blatt (mit sogenannter Eisverkäufermütze),
im Niedergang Hans Bruhn. (Foto: Hella Bruhn).

Die Route: Husum – Feuerschiff Elbe II – Brunsbüttel – Holtenau – Marstal/Aeroe – Svendborg – Nyborg – Bogense – Vejle – Aaroesund – Kalvoe – Sonderburg – Kiel – Kanal – Amrum – Husum.

Da neuzeitliche Navigationsinstrumente in der Sportschiffahrt nicht üblich waren, mussten laufend Kurs, Geschwindigkeit und Wassertiefe, Strömungsverhältnisse und Wetter kontrolliert werden, und das natürlich mit althergebrachten Mitteln.

* * *

Im Original folgt jetzt ein sehr verkürzter Logbuchauszug. Da mir das Logbuch vorliegt, dehne ich den etwas aus. Es ist der 28. Juni 1953, auf der Rückreise von der Ostseetour; Start ist im Nord-Ostsee-Kanal in der Weiche Groß Königsförde.

* * *

- 03.45** In Schlepp von MS „Hans Günther“ abgelegt.
- 10.30** Brunsbüttel festgemacht.
- 12.15** Durchgeschleust.
- 13.15** Brunsbüttelkoog abgelegt. Großsegel 8 Ringe gerefft. Klüver. See 3 da Strom auflaufend. Wind O 5, $\frac{1}{4}$ bedeckt, gute Sicht.
- 16.30** Wind O 3, ausgerefft, heiter, gute Sicht, Barometer 1002. Kurs Cuxhaven Bake. Fock gesetzt.
- 17.30** Schw. Tonne 14, Wind N-O 2-3, Cuxhaven querab 1 sm, Kurs Elbe 3, 320°.
- 17.45** Kurs 340° „Lüchter Loch“.
- 18.00** Schw. Tonne 9 querab, St.b. 5 Kbl.
- 18.12** Schw. Tonne 7 querab St.b. 10 m. Feuerschiff Elbe 3 BB querab 5Kbl. Wind NO 2-3.
- 18.36** Lüchter Loch Ansteuerung querab. Kurs 320°. Wind NNO 2-3.
- 18.45** Lüchter Loch E 3 Kbl. Backbord querab.
- 19.00** Lüchter Loch 1 Steuerbord querab. Kurs Lüchter Loch Ansteuerung.
- 19.10** Lüchter Loch Ansteuerung 2 Kbl querab. Kurs 360°.
- 20.05** Paddler „Spatzi“ von Itzehoe Richtung Büsum. Wollte nicht übernommen werden. 3 Kbl südlich Glocken- u. Leuchttonne Süderpiep 1A, Kurs 360°.
- 20.55** Schwarze 2 der Norderpiep 1 Kbl. Backbord querab. Kurs 360°.
- 22.10** Eider Glockentonne 30 m querab. Feuer brennt nicht. Kurs 340°. Wind O 2-3, See 2, Barometer 1003.
- 22.50** Westerhever von Rot auf Blk.-Gruppe.

29. Juni 1953

- 00.10** Pellworm-Feuer – Mittelhever E in Peilung.
- 00.17** Westerhever – Mittelhever E in Peilung.
- 00.40** Kurs 310°.
- 01.10** Kurs 330°, Blk. B1¹.
- 01.50** Westerhever Feuer – Bake Süderoogsand in Linie. Amrum Leuchtturm peilt 360°.
- 02.10** Rote Tonne B querab.
- 04.15** Wittdün Nordstrand geankert und Segel geborgen.



*Mehrere Boote werden von einem Kümo durch den Kanal geschleppt.
(Foto: Hella Bruhn).*

So endete eine wunderschöne Reise. Wir wurden überall in Dänemark herzlich aufgenommen und die damals, kurz nach dem Kriege, nicht gerade freundliche Einstellung der Dänen zu den Deutschen verblasste gänzlich im Zeichen von Segeln und Seefahrt. Wir hatten jedoch auch erfahren, dass mit althergebrachten Navigationsmitteln bei der Anwendung mit Gewissenhaftigkeit und Präzision sehr wohl für uns völlig unbekannte Revier ohne Schwierigkeiten zu befahren waren.

* * *

¹ Die Leuchttonne B1 markierte den südlichen Eingang zum Schmalteuf. Bis 1954 waren die von See kommend an Steuerbord liegenden Tonnen rot und mit Buchstaben versehen, während die schwarzen Backbordtonnen mit Nummern unterschieden wurden. Ab 1954 wurde die Fahrwasserseite getauscht. Schwarze Tonnen erhielten Buchstaben, rote bekamen Ziffern zur Unterscheidung. 1978 wurde das heutige System eingeführt. Die schwarzen Steuerbordtonnen wurden grün und erhielten ungerade Zahlen, die roten Backbordtonnen bekamen gerade Nummern.



*Unterwegs: im Vordergrund Erich Blatt, am Ruder Hans Bruhn. Man erkennt die unhandliche Schlepp- und Ankerleine und den etwas störenden Hebel des Getriebes.
(Foto: Hella Bruhn).*

Soweit der alte Bericht. Um der Wahrheit zu genügen, greife ich noch einmal die sehr kurze Beschreibung des 24. Mai 1952 auf. Auch hier liegt das Logbuch vor und mein Vater hat mir die ungeschminkte Geschichte erzählt. Ich bin sicher, er hätte sie euch auch vorgetragen. Zunächst das Logbuch:

24.5.52.

An Bord: Eigner, Blatt, Bollmann, Färber.

Ablegen Husum: 19.50

Wind Nordwest 4 – 5.

Mit Motorkraft bis Pohnsbucht. Hier Segel gesetzt. Am Wind bis Dwardsloch 22.30 aufgekreuzt. An Hafeneinfahrt Pellworm Fock eingeholt. Am Leitdamm Großsegel eingeholt.

25.5.52

Mit Motor Pellwormer Hafen eingelaufen.

Festgemacht 00.50.

Segel gesetzt zum Auslaufen 15.00.

Wind: Nordwest 5 – 6.

Vor Pellwormer Hafeneinfahrt zwingt uns Leebö zur Halse. Großsegel reißt und wird geborgen. Fock wird als Großsegel gesetzt. An südlicher Dwarslochtone reißt zweites Großsegel. Wind frischt auf 6 – 7 auf. Wir treiben bei Meyersloch auf Mittelplate auf und ankern.

26. 5. 52

04.00 Wir versuchen, freizukommen mit Motor und Persenning als Großsegel. Kommen jedoch nach ½ Stunde wieder auf Grund. Wind derselbe. Rote „H“ liegt mitten auf dem Sand. 07.00 versuchen Färber und ich an Land zu gehen, um in Husum anzurufen. War jedoch wegen des Priels vor Osterhever unmöglich.

12.45 wieder flott. Zollkreuzer „Leopard“ kommt in der Hever in Sicht und schießt weiße Leuchtkugel in unsere Richtung. Man will uns helfen.

13.00 Persenning als Großsegel wird gesetzt, Motor angeworfen und Anker gelichtet. Wind Nordwest 5 – 6. Kurs auf Rote „J“. Hier liegt „Leopard“ und erwartet uns. Wir machen gute Fahrt und laufen am „Leopard“, der gestoppt liegt, vorbei. Erhalten dann von Kapt. Faber eine Leine und werden eingeschleppt.

Husum festgemacht 15.10.



Cimper II gerefft und ohne Fock. (Foto: R.Blatt/Archiv HSrV).

Da schippern also Hans Bruhn, Erich Blatt, der Vorschoter Hein (?) Bollmann sowie Ernst Färber, Geschäftsführer der Hauptgenossenschaft und damit Chef meines Vaters. Der Sonnabend war damals ein Werktag. Darum ging es erst abends los nach Pellworm. Auch die Gezeiten mussten natürlich passen. Das Boot war erst vier Wochen im Wasser und außer der Tour zum Ansegeln am 18. Mai (mit zehn Personen nach Morsumhafen²) hatte man kaum mit der Cimber II gesegelt. Mein Vater und Erich Blatt, bislang meist wackere Jollensegler, werden auch von der anspruchsvollen Maschine kaum Ahnung gehabt haben. Sie laufen also unter Motor aus Husum aus, und zwar bis zur Pohnsbucht³. Sie segeln hoch am Wind die Hever herunter und gehen in das damals betonnte Dwardsloch. Sie kreuzen bis zur Norderhever und laufen nach Mitternacht in Pellworm ein.

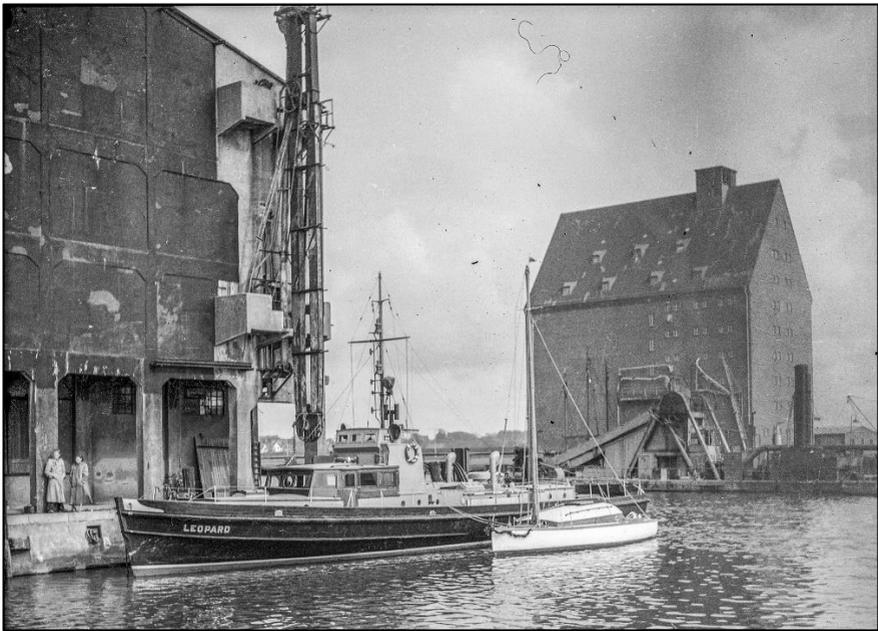
Die Rücktour am Sonntag nimmt dann einen fast tragischen Verlauf. Gegen 15.00 Uhr läuft die „Cimber II“ unter Segeln aus Pellworm aus. Das dürfte so gegen Hochwasser gewesen sein⁴. Erst fliegt in der Norderhever das Großsegel weg. Im Logbuch steht etwas von einer Leebö, die zur Halse führt. Vielleicht lief das Wasser auch noch auf; wir wissen, was für eine eklige Stromsee sich vor Pellworm dann gern aufbaut. „Cimber II“ segelt mit der Fock als Großsegel durchs Dwardsloch; auch hier ist es bei Hochwasser ungemütlich. Und dann reißt das Notgroßsegel. Mittlerweile weht es 6 – 7. Das Boot treibt etwa von Korbbakensand über die Hever und die Sände bis ins Meyersloch. Nach einer vermutlich sehr unruhigen und kurzen Nacht misslingt der Versuch, freizukommen. Mittlerweile ist die Besatzung natürlich in Husum überfällig. Auch schafft man es nicht, bei Niedrigwasser an Land zu gehen, um jedenfalls eine Meldung abzusetzen. Aber Hilfe naht am Montagnachmittag in Gestalt des Zollkreuzers „Leopard“. Als der Zollkreuzer auftauchte, versuchte die wackere „Cimber II“ – Besatzung, das Boot flottzumachen, was auch gelingt. Ab jetzt unterscheidet sich die Logbuch-Version allerdings von der Erzählung meines Vaters etwas. Unter Persenning als Großsegel und der launischen Maschine läuft man nämlich grüßend und stolz am Zollkreuzer vorbei. So, als wenn nichts gewesen wäre. Der Grund dafür ist aber nicht Eitelkeit, sondern eher finanzieller Natur:

² Heute: Süderhafen.

³ Pohnsbucht hieß der Bereich zwischen Nordstrand und Schobüll. Vor der Eindeichung des Pohnshalligkooges (1924) lag dort die Pohnshallig. Heute heißt der Bereich Modersloch.

⁴ Auf Pellworm ist bei Neumond zwischen 13 und 15 Uhr Hochwasser. Neumond war am 23. Mai 1952.

An Bord hatte man sich Gedanken über den Bergelohn gemacht. Vielleicht hatte die Crew gar über den Verlust des Bootes nachgedacht. Also hieß die Parole: Bloß keine Wellen machen, wir schippern aus eigener Kraft nach Hause, wir benötigen keine Hilfe. Das wurde dem Kapitän der „Leopard“ aber zu dumm. Schließlich hatte man ihn mit seiner Besatzung extra zum Suchen nach der „Cimber II“ aus dem Hafen geschickt. Kapitän Faber versprach der „Cimber II“-Besatzung, dass ihnen kein Bergelohn drohe, sie sollten nur endlich die Schleppleine festmachen. Wahrscheinlich kannte Mitsegler Ernst Färber sowieso die Besatzung des Zollkreuzers; die „Leopard“ lag schließlich im Schwoiloch⁵, das direkt an sein Firmengelände stieß. Wenn ich nicht irre, empfing Frau Färber, die Gattin des Mitseglers, die Seehelden mit Frikadellen und Kartoffelsalat an der Pier.



Hier liegt die Cimber II, noch mit Taufkranz, längsseits Zollkreuzer Leopard im Schwoiloch. Das Silo mit dem Getreideheber existiert nicht mehr. (Foto: Hella Bruhn).

⁵ Das sogenannte „Schwoiloch“ („schwoien“ bedeutet eigentlich „vor dem Anker drehen, hin- und hertreiben“) ist heute überbaut. Es befindet sich westlich des Ha-Ge-Silos auf der Nordseite des Hafens.

Abschließend gebe ich noch einen Artikel der Husumer Nachrichten wieder, der lose im Logbuch lag:

Husumer Segeljacht war überfällig

Auf der Mittelplate flog im Sturm das Großsegel weg

In nicht geringe Aufregung versetzt wurden die Familien von vier Besatzungsmitgliedern eines Husumer Segelbootes, das Sonntagnachmittag 15 Uhr vom Pellwormer Hafen ausgelaufen war und seit dieser Stunde bis zum Montagnachmittag nicht mehr gesichtet wurde.

Die Segeljacht gehört dem Husumer Eigner B. Es ist ein seetüchtiges 35 qm-Boot mit Kajüte und Motor, und der Eigner selbst hat den Ruf eines tüchtigen Seglers. Das zur Zeit der Abfahrt herrschende harte Wetter verstärkte die Befürchtung, daß dem Boot und seinen Insassen Ernstliches zugestoßen sein konnte. Von See kommende Fahrzeuge hatten von der Jacht nichts wahrgenommen, und telefonische Umfragen an Küstenorten ergaben ebenfalls keinerlei Anhaltspunkte für Aufenthalt des Bootes und seiner Besatzung. Es war daher verständlich, als bis gestern Mittag in Husum immer noch keine Nachricht eingetroffen war, daß man sich zu einer Suchaktion entschloss, zu der der Zollkreuzer Leopard bereitwilligst sofort zur Verfügung gestellt wurde.

Genen 16.30 Uhr kam die „Leopard“ gestern mit der Jacht und ihren vier Besatzungsmitgliedern wohlbehalten wieder im Husumer Hafen an. Die Jacht hatte nach Aussagen des Eigners bei der Mittelplate im Sturm eine Havarie gehabt, bei dem das Großsegel weggeflogen war. Um bei dem Sturm Mannschaft und Boot nicht weiter in Gefahr zu bringen, lief man bei der Mittelplate in einen Priel und ging vor Anker. Notzeichen wurden nicht gesetzt. Im Priel wurde die grobe See abgewettert. Montag war die Jacht bereits auf dem Heimweg – Motor und Segel waren in Ordnung -, als sie im Fahrwasser von der „Leopard“ angetroffen wurde.

Im Vergleich zum Logbuch und der Erzählung meines Vaters ist dieser Zeitungsbericht dann doch etwas geschönt. Stolz war mein Vater nicht auf diese Reise, nur froh, dass nicht mehr passiert war.

* * *

ZUM 170. GEBURTSTAG

RIGMOR von Glückstadt

TEXT UND FOTOS VON KAI BRUHN UND ARCHIV RIGMOR.

Die RIGMOR von Glückstadt, Deutschlands ältestes seetüchtiges Segelschiff, wird in diesem Jahr 170. Nun ja, zweifellos ein Grund zum Feiern, aber Glückstadt ist weit weg und 170 Jahre sind lange her. Warum also gibt es dazu einen Artikel in der Tröte? Verfolgen wir mal ein bisschen die Geschichte dieses Schiffes:

Die RIGMOR wurde 1853 als Zollkreuzer No.5 auf der Schröderschen Werft in Glückstadt gebaut. Auftraggeber war Kreuzzollinspecteur Kapitän O. C. Hammer, der Chef des dänischen Kreuzzollwesens. Er residierte in Wyk auf Föhr.



Kapitänleutnant Otto Christian Hammer (1822–1892)

Dänisches Kreuzzollwesen? Ach ja, bis 1864 waren die Herzogtümer Schleswig und Holstein ja dänisch. Das Kreuzzollwesen kontrollierte Handel und Schmuggel vor der Westküste. Zollkreuzer No.5 war im Schmalteuf stationiert. Ah ja, schon nicht mehr so weit von Husum entfernt. Zollkreuzer No. 5 gehörte mit seinen 55 Fuß (16,5 m) Länge zu einer ganzen Flotte von kleinen, flachgehenden Schiffen, die unter Hammers Kommando vor der Westküste und in den Watten Dienst taten.

1864 besetzten Preußen und Österreich die Herzogtümer Holstein und Schleswig und beendeten die dänische Herrschaft. Hauptsächlich wurde an Land gekämpft. Von der Schlacht an den Düppeler Schanzen hat man vielleicht schon mal gehört, aber im Ganzen ist Schleswig-Holsteinische Geschichte ein äußerst verworrenes und verwirrendes Kapitel.

Auch in Husum wurden im Frühjahr 1864 die Danebrogs eingerollt. Nur Inspekteur Hammer auf Föhr wollte den Lauf der Geschichte aufhalten. Er versammelte seine Schiffe als „Hammersche Flottille“ vor Wyk, um die Eroberung der Nordseeinseln zu verhindern.



Die Hammersche Flottille vor Wyk.

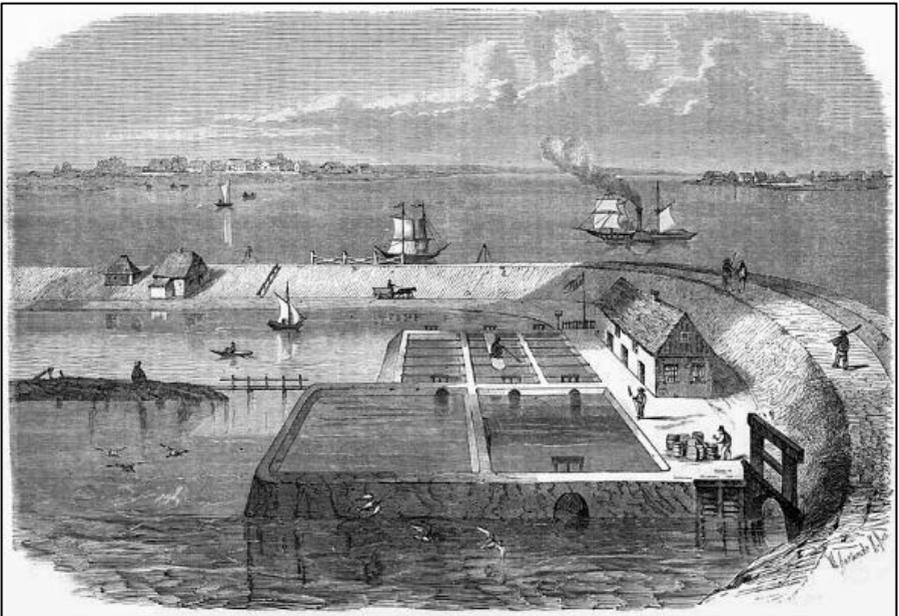
Aber eine Flotte von größeren preußischen und, tatsächlich, österreichischen Schiffen tauchte im Schmalteuf, in Süder- und Norderau auf und beendete, zum Glück ohne große Seeschlacht, seine Anstrengungen. Hammer wurde, Ironie der Geschichte, in Wyk von österreichischen Gebirgsjägern festgenommen. Dänemarks Herrschaft endete auch auf den Inseln. Die Hammersche Flottille wurde beschlagnahmt, auch Zollkreuzer No.5.

Und damit wird die Geschichte von Kreuzer No.5 noch spannender. Kapitän des Schiffes war der Amrumer Gerret Matzen gewesen, und als die preußische Verwaltung einen Teil der Zollkreuzerflotte versteigerte, konnte er sein altes Schiff kaufen.



Tadje und Gerret Jacob Madsen aus Süddorf.

Vorher hatte er natürlich den preußischen Beamten in schillernden Farben geschildert, dass es sich um eine ausgesprochen schlechte, langsame und wohl auch uralte Hulk handelte, die er dann für kleines Geld erwerben konnte (so gehen die Gerüchte). Er war mit dem Schiff immerhin so zufrieden, dass er es TREUE nannte. Die TREUE fuhr dann mit Schipper Matzen einige Jahre Fracht in den Watten, versorgte die Inseln und Halligen, wird also auch oft im Husumer Hafen gewesen sein.



Husumer Austernpark um 1862.

Vor allem transportierte sie Austern von den Austernbänken vor Amrum nach Husum, wo es einen Bahnanschluss gab, über den die wertvolle Fracht schnell ins Binnenland gebracht werden konnte. Der Austernhandel war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein bedeutender Wirtschaftszweig in Husum. Am Dockkoog gab es eine Austernzuchtanstalt. Und die TREUE / No.5 war emsig dabei.



Das Foto hier zeigt dann die letzten Reste der Zollkreuzerflotte, die 1890 in Husum versteigert wurde. Die TREUE ist aber schon nicht mehr dabei. Matzen hat sie 1878 nach Ribe weiterverkauft.



Die Rigmor als Steinfischer

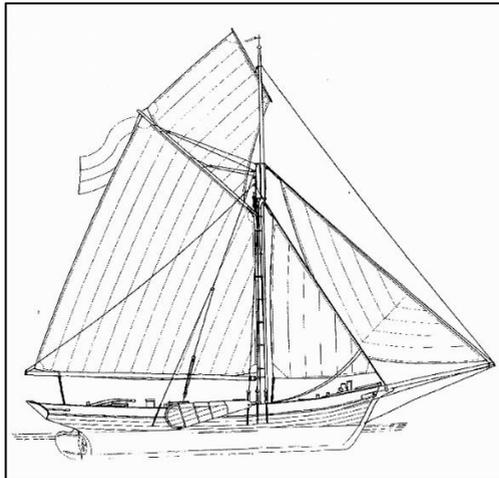
Das Schiff ist dann vor allem als kleiner Frachtsegler in Dänemark geblieben, hat öfter den Besitzer und immerhin noch sechsmal den Namen gewechselt, bis es dann ab 1919 RIGMOR hieß. Erst 1923 wurde der erste Glühkopfmotor eingebaut.

Viele Jahrzehnte fuhr die RIGMOR als Steinfischer, konnte Dank ihres geringen Tiefgangs auch in den kleinen dänischen Häfen arbeiten und hat diesen Knochenjob gut überstanden.



Im Laderaum Steine: Rigmor mit junger Besatzung.

1970 entdeckte dann Joachim Kaiser, Spezialist für die kleinen Arbeitsfahrzeuge der Elbe und der Watten, das Schiff und erkannte unter grobem Ladegeschirr und Ruderhaus die eleganten Linien des ehemaligen Seglers. Er begann, die Geschichte der RIGMOR zu erforschen und sie bis auf die Schrödersche Werft in Glückstadt zurückzuverfolgen.



Der Generalplan der Rigmor.

Dann dauerte es allerdings noch über zwanzig Jahre, bis in Glückstadt ein Verein gegründet wurde, der das inzwischen ziemlich heruntergekommene Schiff 1993 kaufte und sich an die Restaurierung machte. Und dann folgten noch einmal viele Jahre mit Werftaufenthalten, Arbeitsbeschaffungs-Projekt, Fundraising und unendlich viel ehrenamtlicher Arbeit, bis die RIGMOR 2001 wieder in Fahrt gehen konnte.



Heute segelt die stolze Rigmor wieder. (Foto: Jo Staugaard).

Heute steht das wunderschöne Schiff unter Denkmalschutz und ist zum Wahrzeichen von Glückstadt maritimer Geschichte geworden. Da alte Schiffe aber nur gut überleben können, wenn sie in Fahrt sind, wird die RIGMOR von einem Förderverein in ehrenamtlicher Arbeit betrieben und finanziert sich zum großen Teil aus Vercharterungen und den Gästefahrten, die regelmäßig stattfinden. Unermüdlich ist die RIGMOR auf der Niederelbe unterwegs und im Sommer auch mal auf der Ostsee. Auf Amrum und Föhr war sie schon öfter, nur nach Husum haben wir es noch nicht geschafft. Warum eigentlich nicht? Hm, ich werde darüber nachdenken.

Und warum schreibe ich darüber? Vor über zwanzig Jahren habe ich in einem

Projekt mitgearbeitet, in dem wir mit arbeitslosen Jugendlichen die RIGMOR denkmalschutzgerecht restauriert haben. Da hab ich mich in die alte Dame verliebt, und seitdem bin ich einer der ehrenamtlichen Schipper. Und so werd ich es vielleicht auch noch mal nach Husum schaffen.

Bis dahin seid auch ihr herzlich auf der RIGMOR in Glückstadt willkommen.

Informationen gibt's auf www.rigmor.de.



Der Autor mit Tochter Hannah am Ruder der Rigmor.



SETHE
GASTRONOMIETECHNIK

Sethe Technik für Gastronomie GmbH

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



Gastrotec GmbH & Co. KG

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

Außerhalb unserer Bürozeiten: Notdienst 0151 5312 11 13

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

Inhaber: Hartmut Sethe

ZUM ABSCHIED EINE SPENDE FÜR DIE JUGENDGRUPPE.

Der Husumer Shantychor ist Geschichte

VON JÖRGEN BRUHN

An einem grauen Januartag traf sich unser erster Vorsitzender Heiko Cunze mit dem Vorstand des Husumer Shantychors. Den traurigen Grund der Zusammenkunft erläuterte der Vorsitzende des Shantychors, Dieter Pilz: Unser Chor hat sich aufgelöst.



*Aus glücklicheren Tagen: Der Husumer Shantychor tritt 1993 im Clubhaus auf.
(Foto: Archiv HSrV).*

Nach 42 Jahren fanden sich nicht mehr genug aktive Sänger, um aufzutreten. Nach der auftrittslosen Corona-Zeit ging die Mitgliederzahl immer weiter zurück. Den letzten Ausschlag zur Auflösung gaben die Krabbentage im Herbst 2022. Der Shantychor musste den geplanten Auftritt sehr kurzfristig absagen, da ein Sänger fehlte.

Nach der Abwicklung des Vereins war ein namhafter Geldbetrag übrig geblieben, den die Sänger unserer Jugendgruppe zur Verfügung stellten. Der Husumer Shantychor hatte nicht nur seine Ursprünge im HSrV; das Clubhaus war viele Jahre die Heimat des Chors. Davon profitierte auch der HSrV; so war wenigstens einmal pro Woche das Vereinsheim ausgebucht.

Die entstandenen Freundschaften werden aber weitergepflegt. So treffen sich einige ehemalige Mitglieder immer noch am ersten Mittwoch jeden Monats bei uns. Da ist der HSrV gerne Gastgeber.



*Treffen zum Abschied zur Scheckübergabe (von links): Manfred Dettmann (Kassenwart Husumer Shantychor), Dieter Pilz (erster Vorsitzender Shantychor), Heiko Cunze (erster Vorsitzender HSrV), Jens Arnold Petersen (zweiter Vorsitzender Shantychor).
(Foto: J. Bruhn).*

EHRE, WEM EHRE GEBÜHRT

Ehrungen

VON JÖRGEN BRUHN

Beim Grünkohlessen 2022 erhielten unsere Mitglieder Heiko Cunze und Christoph Voigts die goldene Ehrennadel des Husumer Segler-Vereins für 50-jährige Mitgliedschaft. Wie schön, dass auch die Geehrten der Vorjahre Kai Bruhn, Jan-Peter Jürgensen, Jürgen Ketels sowie Fred Steppat ihre wohlverdienten goldenen Nadeln nachträglich in Empfang nehmen konnten.

Heike Krüger und Jürgen Ernst erhielten den Fahrtenseglerpokal für ihre großartige Tour durch den Göta-Kanal (siehe Tröte 2022).



Unsere Geehrten (v.l.n.r.): Heike Krüger, Jürgen Ernst, Kai Bruhn, Fred Steppat, Jan-Peter Jürgensen, Heiko Cunze, Jürgen Ketels, Christoph Voigts.

Auf der Monatsversammlung im März 2023 ehrte der Vorstand auf Vorschlag des Ältestenrates zwei verdiente Mitglieder:

ANKE BREUM

Anke Breum wurde die Ehrenmitgliedschaft verliehen. Anke ist immer im Verein engagiert, egal ob bei Gemeinschaftsarbeiten im Schlubber, ob mit Schleifpapier und Pinsel, ob beim Aufbau für den Regattaball oder wo auch immer: Wenn man eine helfende Hand benötigt, ist Anke da. Aber, das ist nicht alles. Anke hat ganz entscheidend zum Aufbau einer guten Jugendarbeit beigetragen. Anke Breum war 10 Jahre lang Jugendwartin und hat in dieser Zeit viele Kinder ausgebildet. Aber eigentlich ist Anke immer, auch heute noch, mit einem „Ohr“ an der Jugendgruppe. Dafür danken wir dir!



*Anke 1993 mit ihrer Jugendgruppe im Vereinsboot „Moby Dick“
(Foto: Archiv HSRV).*

HARGEN JOHANNSEN

Hargen Johannsen wurde ebenfalls die Ehrenmitgliedschaft verliehen. Gleichzeitig ernannte der Vorstand ihn zum Ehrenvorsitzenden. Hargen hat sich diese Ehrung wohlverdient. Er hat insgesamt 23 Jahre Vorstandsarbeit hinter sich, davon 6 Jahre als zweiter und 17 Jahre als erster Vorsitzender. Er hat diese lange Zeit allerdings nicht hinter sich gebracht, sondern wirklich ausgefüllt. Er verstand es, den Verein zu führen, und das stets ganz unauffällig und ganz unaufgeregt, aber immer höchst aufmerksam und mit den Gedanken immer einen Schritt voraus. Hargen kann das einfach.

Die ganzen Dinge, die Hargen in seiner Amtszeit angeschoben oder durchgeführt hat, müssen wohl nicht noch einmal aufgezählt werden. Sie sind bekannt, man kann sie nachlesen.

Erst im Rückblick wird deutlich, wie positiv Hargen Johannsen den Verein geprägt hat. Dafür danken wir ihm.



*Der Ehrenvorsitzende (am Ruder) in seinem Element auf der Heverregatta 2017.
(Foto: J. Bruhn).*

Rückblick auf die Eiszeit

ERKENNT IHR DIE SEGLER, DIE SICH AUF DEM EIS „TUMMELN“?

FOTOS: JÖRGEN BRUHN.





Unser Segelkamerad

Günter Hirschbeck

Ehrenmitglied des HSrV
hat am 19. März 2023 im Alter
von 86 Jahren seine letzte
Reise angetreten.

Günter trat am 1. März 1977 in den Husumer Segler – Verein ein. Familie Hirschbeck hatte sich eine Neptun 22 gekauft und dafür brauchte sie einen Liegeplatz. Als Vollblut-Handwerker war Günter höchst willkommen im HSrV, denn gerade war der Bau unserer großen Bootshalle in Gange. Kein Wunder also, dass Takelmeister Heine Michelsen dem verdutzten Günter gleich eine Arbeit in die Hand drückte.

Günter und Karin waren schnell im Segler-Verein integriert. Ihre aufgeschlossene und hilfsbereite Art kam sehr gut an. Sie genossen ihr Boot und waren fast jedes Sommerwochenende unterwegs. Es bildeten sich Freundschaften, man segelte gemeinsame Sommertouren in Nord- und Ostsee. Der Neptun folgte eine Etap 28, der Name „Shanty“ blieb.

Familie Hirschbeck befuhr auch das Mittelmeer. Mit mehreren Vereinskameraden charterte man mehrfach eine Yacht in der Adria. Schon 1980 wurde Günter das Amt des Takelmeisters angetragen. Da war er in seinem Element. In seiner 20-jährigen Amtszeit hat er viele Projekte durchgeführt. Herausragend war der Ausbau des hinteren Hafensbereichs und das mehrfache Einspülen von Pfählen, viele Eiswinter voll harter Arbeit und unzählige Stunden mit Reparaturarbeiten. In den letzten Jahren seiner aktiven Tätigkeit avancierte Günter, als es Karin nicht mehr so gut ging, auch noch zum Wirt des Clubhauses.

Im Husumer Shanty-Chor waren Günter und Karin auch sehr engagiert.



Der Husumer Segler-Verein hat Günter Hirschbeck sehr viel zu verdanken. Die Ehrenmitgliedschaft, die ihm verliehen wurde, hat er mehr als verdient. Er gehört zu den Mitgliedern, die den Verein positiv und nachhaltig geprägt haben. Seine Arbeitsleistung als Handwerker, der immer für den Verein zur Stelle war, war für Günter bis ins hohe Alter eine Selbstverständlichkeit. Sein Bemühen, jedem Mitglied gerecht zu werden, wird uns genauso in Erinnerung bleiben, wie die klare Ansage, wenn mal etwas quer lief.

Wir danken Dir, Günter!

Jörgen Bruhn



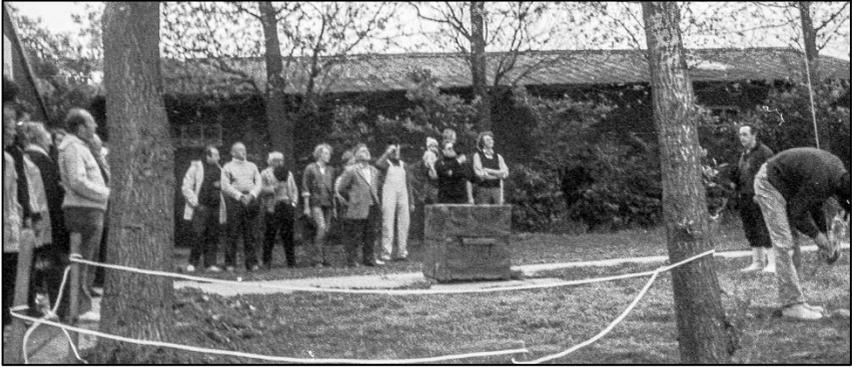
Unser Segelkamerad

Dr. Harald Petersen

hat am 30. Januar 2023 im Alter von 93 Jahren seine letzte Reise angetreten.

Harald Petersen trat am 1. April 1965 in den Husumer Segler – Verein ein. Sein erstes Boot war die kleine Koralle-Jolle Bunny. Das Boot war bald zu klein und er brachte das erste, zunächst misstrauisch beäugte, Kunststoffboot in den HSrV. Die Snob, ein 15er-Jollenkreuzer aus der Neptun-Werft, sollte ihn bis ins hohe Alter begleiten. Harald Petersen war aufgeschlossen gegenüber technischen Dingen. Er mochte Autos und war begeisterter Funkamateurliebhaber. Auf seinem Boot benötigte er allerdings kaum Technik. Er navigierte mit den althergebrachten Methoden, liebte das etwas primitive Leben und unternahm große Touren mit dem kleinen Boot. So ging es in frühen Jahren schon – per Trailer, gemeinsam mit Ove Ketels, auf Tour nach Finnland. Natürlich bereiste er auch die heimische Hallig- und Inselwelt und verbrachte manchen Sommer in der

Ostsee. Im Segler-Verein bekleidete er das Amt des zweiten Vorsitzenden, war aktiv im Festausschuss und gehörte lange dem Ältestenrat an. Als begeisterter Fotograf und Schmalfilmer dokumentierte er Veranstaltungen und gemeinsames Arbeiten im Verein. Seine Dokumentationen haben heute noch ihren besonderen Wert. Unvergessen sind seine Lichtbilder- und Filmvorträge, auch seine Reiseberichte mit eigenen Zeichnungen sind manchem noch in Erinnerung.



Der zweite Vorsitzende Harald Petersen (ganz rechts) bei der Flaggenparade zu einem Absegeln der 60er Jahre.

Schon in seinen ersten Jahren im Verein schuf Harald Petersen ein besonderes Beispiel praktischer Jugendarbeit. Der Wunsch der segelbegeisterten Kinder nach einer eigenen Jolle scheiterte meist an den knappen Finanzen. Harald Petersen stiftete kurzerhand seine Jolle Bunny. Sie wurde über viele Jahre unter den Jugendlichen von Jahr zu Jahr weitergegeben und hatte somit immer einen verantwortlichen Besitzer.

Wir erinnern uns gern an Harald Petersen.

Jörgen Bruhn

Aus dem Archiv

Im vergangenen Jahr überreichte mir unser alter Kuttersegler Christoph Voigts zwei Logbücher unseres Jugendkutters Aldebaran. Vielen Dank, lieber Christoph, dass du die Bücher gerettet und dem Verein zur Verfügung gestellt hast. Peter Kruse ließ uns mehrere Logbücher und einen Ordner voll Unterlagen zukommen. Damit sind die Aufzeichnungen für den Zeitraum von 1957 bis 1978 wohl fast komplett. Wenn ich etwas mehr Zeit habe, möchte ich die Logbücher gern auswerten und in Beziehung zu unserem Fotomaterial setzen.

Apropos Fotos: Aus Günter Hirschbecks Nachlass bekamen wir eine kleine aber feine Fotosammlung. Trotzdem klaffen noch ganz erheblich Lücken und ich bitte euch noch einmal herzlich, Fotos und Filme zum Digitalisieren zur Verfügung zu stellen.



*Etwa 1953 herrscht Hochbetrieb an den Brücken des HSRV:
Links "Cimber II" (im Cockpit Kai Petersen), daneben der 20er „Seute Deern“ von
Harro Schwarz, der gerade an Deck steht.
(Foto: Hella Bruhn).*

In eigener Sache

In dieser Tröte-Ausgabe nehmen wir Abschied von Broder Iben. Broder hat über viele Jahre Anzeigen für die Tröte eingeworben und sich ganz vorbildlich um die Abwicklung gekümmert. Er hat dem Verein damit einen großen Dienst erwiesen. Auch als er weniger am Vereinsleben teilnahm, hat er sich immer weiter um die Anzeigen gekümmert und sich über „seine Tröte“ gefreut. Hierfür bedanke mich ganz persönlich bei dir, lieber Broder.



Broder Iben, hier beim Eisklopfen 2010, hat nicht nur jahrelang die Anzeigenredaktion der Tröte hervorragend geführt, sondern immer viel für den Verein getan. (Foto: J.Bruhn).

Glücklicherweise gibt es keinen Schatten ohne Licht: Katja Heubel ist in Broders Fußstapfen gesprungen und hat die Aquisition der Anzeigen sehr gut gemeistert. Vielen Dank, Katja!

Krabat Rombach übernimmt nun zum zweiten Mal das Layout, das so gut angekommen ist. Dafür auch herzlichen Dank!

Der meiste Dank gebührt allerdings den Hobby-Schriftstellern (und natürlich der professionellen Autorin), die sich so viel Mühe gegeben haben. Möge jeder sein „Highlight“ in den Artikeln finden, wir finden sie alle toll.

Wir wünschen euch frohe Weihnachten und ein glückliches Neues Jahr mit vielen schönen Segelerlebnissen, über die ihr dann sicher gern in der Tröte berichten werdet. Eure Tröte-Redaktion: Katja, Krabat und Jörgen.



Weil's um mehr als Geld geht.



Gemeinsam für eine lebendige Region.

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

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

Nah. Näher. Nospa.



 Nord-Ostsee Sparkasse

