LUV&LEE 18

Magazin des
Heiligenhafener-Yacht-Club

Rainy Days
Inselhopping in der dänischen Südsee

Überführungstörns
Lelystad – Heiligenhafen und Helsinki – Bogense

Segelsaison 2017
Regattamodus, Finnland- und Limfjordreise

YACHTWERFT HEILIGENHAFEN

Skipper's friends

YACHTTECHNIK | YACHTBAU | YACHTHAFEN | YACHTLAGER | YACHTSHOP

www.yachtwerft.com

ALLES AUS EINER HAND | Yachtservice | Bugstrahlruder | Teakdeckarbeiten | Yachtlackierung
Yachtrefit | Gelcoatarbeiten | Motorenservice | Niroarbeiten | GFK-Reparatur | Yachtinnenausbau

Yachtwerft Heiligenhafen Gewerbestraße 2 | 23774 Heiligenhafen | Tel 04362 / 50 05 5 0 | info@yachtwerft.com
Yachthafen Ortmühle Warteburgweg 5 | 23774 Heiligenhafen | Tel 04362 / 50 05 5 0 | hafenmeister@yachtwerft.com

VOLVO PENTA | Craftsman MARINE | HEMPEL | GARMIN | Raymarine | SIDE-POWER
YANMAR | vetus | International | LOWRANCE | SIMRAD | B&G | FURUNO

WILFRIED KÜHL
1. Vorsitzender des
Heiligenhafener-Yacht-Club e.V. (HYC)

Liebe Vereinsmitglieder, liebe Segelfreunde,

nun ist es bald wieder soweit. Eine neue Clubsaison liegt vor uns. Wie in jedem Jahr ist die Vorfreude groß und viele Vorhaben nehmen langsam konkrete Formen an. Verdrängt durch neue Eindrücke und Erlebnisse wird die Segelsaison 2017 dann endgültig in den Hintergrund treten.

In Schleswig-Holstein war es im letzten Jahr lt. Mitteilung des DWD im Vergleich zum vieljährigen Mittel zu nass, zu warm und die Sonne schien zu wenig. Es kann folglich also nur besser werden.

Auch für manche Clubveranstaltung hätte man sich besseres Wetter gewünscht und mancher Urlaubstörn musste aufgrund der Wetterbedingungen kurzfristig umgeplant werden. Die Lektüre der nächsten Seiten verleiht einen guten Eindruck über die Clubaktivitäten des letzten Jahres und über einige Segeltörns der Mitglieder.

Anlässlich der Mitgliederversammlung im Herbst musste satzungsgemäß der Clubvorstand komplett neu gewählt werden. Wiedergewählt wurden: Wilfried Kühl (1. Vorsitzender), Raimund Gerner (Kassenwart) und Martin Hoy (Schriftführer). Neu in den Vorstand wurden gewählt: Ulrich Albert (2. Vorsitzender) und Holger Kiehn (Sportwart). Auf Basis einer konstanten Mitgliederanzahl und einer soliden Finanzlage kann der Club also auch weiterhin mit Zuversicht vorausblicken.

Die bisherigen Wirtsleute unseres Restaurants haben aus gesundheitlichen Gründen um Auflösung des bestehenden Pachtvertrages gebeten. Wir bedauern diese Entwicklung außerordentlich und wünschen beiden für die Zukunft alles erdenklich Gute.

Mit der kommenden Saison wird also ein neuer Pächter das Restaurant betreiben. Unserem neuen Wirt, Herrn Marc René Klemmer, wünsche ich an dieser Stelle schon einmal viel Erfolg und viel Freude an seiner neuen Aufgabe.

Auch in diesem Jahr wird es wieder eine Vielzahl von Veranstaltungen im Club geben. Geschwaderfahrten zu Himmelfahrt und Pfingsten, Regatten im Frühjahr und im Herbst, freitägliche Klönabende, Sommerfest usw.

Die im letzten Sommer erstmalig ausgesegelte Krombacher-Regatta soll auch wieder stattfinden. Übrigens, die Premiere im letzten Jahr gewannen Hans-Dieter Süchtig und Sohn Hannes mit Ihrer Olson 38. Ein schöner Erfolg für die beiden.

Bereits im Februar besuchte eine Gruppe von 25 Mitgliedern das Auswanderermuseum in der Hamburger Ballinstadt. Und im März treffen wir uns zum Bowling und zum Grünkohlessen.

Die Clubsaison hat also schon wieder begonnen. Nur noch wenige Wochen, bis dann endlich auch die Segelsaison beginnt.

Ich wünsche allen einen schönen Segelsommer und trotz Plotter immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Heiligenhafener-Yacht-Club e. V.

Wilfried Kühl

Heiligenhafen 2018

5. Mai 2018
Weltfischbrötchentag

20. Mai 2018
Warderregatta

7. | 14. | 21. | 28. Juni 2018
Klassikjuni am Binnensee

24. Juni 2018
Friendship Cup

6. bis 7. Juli 2018
Leuchtende Wasserspiele im Binnensee

13. bis 22. Juli 2018
Heiligenhafener Hafenfesttage

27. Juli 2018
Mitternachtslauf

2. bis 5. August 2018
Weinfest

18. bis 20. August 2018
Food Truck Market auf dem Marktplatz

18. August 2018
Fehmarn-Rund-Regatta

25. August 2018
Kult(o)urNACHT

4. bis 7. Oktober 2018
19. Kohlregatta

HYC Termine 2018

10. März 2018
Bowling mit anschließendem Grünkohlessen im Clubhaus

28. April 2018
Mitgliederversammlung
Ansegeln

10. bis 13. Mai 2018
Himmelfahrtstörn und Schinkenessen

19. bis 21. Juni 2018
Pfingstgeschwaderfahrt

26. Mai 2018
Krombacher Regatta

18. August 2018
Vereinsmeisterschaft und Schierker-Feuerstein-Regatta

1. September 2018
Sommerfest im Club

29. September 2018
Mitgliederversammlung, Absegeln

24. November 2018
Haxenessen

21. Dezember 2018
Wintersonnenwende

HYC Jubiläen 2018

20 Jahre Mitgliedschaft
Vera Döscher, 1. Mai 1998

20 Jahre Mitgliedschaft
Gerd. v. Gülich, 2. Mai 1998

10 Jahre Mitgliedschaft
Petra Hannemann und Klaus Lohmann, 3. Januar 2008

Winterimpression vor dem Clubhaus im Februar *Frank Hoyer*

HEIKO MÜLLER
Bürgermeister

GOTTFRIED GRÖNWALD
Bürgervorsteher

Liebe Mitglieder des Heiligenhafener Yachtclubs, liebe Wassersportfreunde, sehr verehrte Damen und Herren,

wie bereits in den letzten Jahren möchten wir Ihnen auch in diesem Jahr zur bevorstehenden Wassersportsaison in Heiligenhafen die herzlichsten Grüße der Stadt Heiligenhafen übermitteln.

Sicherlich haben Sie sich schon an das neue Bild von Heiligenhafen gewöhnt, das sich Ihnen bietet, wenn Sie Heiligenhafen von der Wasserseite aus ansteuern.

Im vergangenen Jahr wurde der „Südstrand am Binnensee“ angelegt. An diesem neuen Strandabschnitt wurde eine Promenade errichtet und viele Verweilplätze geschaffen, von denen Sie einen wunderbaren Blick auf die Altstadt haben.

In diesem Jahr sind keine größeren Bauvorhaben geplant. Lediglich eine Revision an den Fluttoren im Binnensee wird im Sommer durchgeführt.

Die Stadt Heiligenhafen hat das Glück in das Programm zur Städtebauförderung aufgenommen zu werden. Somit können zukünftige Projekte, die den Altstadtbereich betreffen, mit bis zu 2/3 gefördert werden. Dieses setzt natürlich einige Vorarbeiten voraus, wie z. B. die Erstellung eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes. Aber auch Analysen zum Parkraum und ein Verkehrsgutachten sind geplant.

Nicht unerwähnt bleiben sollte das abwechslungsreiche Veranstaltungsprogramm in Heiligenhafen.

Feiern Sie mit uns zusammen zum 43. Mal die Hafenfesttage, die in diesem Jahr vom 13.–22. 7. stattfinden. Aber auch andere Veranstaltungen wie das Maifest, der Weltfischbrötchentag, die Fehmarn-Rund-Regatta, die Kohlregatta, das Weinfest und diverse Altstadt- und Hafenbummel mit Fischer Stüben erfreuen sich großer Beliebtheit. Neu in diesem Jahr sind folgende Veranstaltungen: Leuchtende Wasserspiele im Binnensee (6.–7. 7.), Food Truck Market auf dem Marktplatz (18. – 20. 8.) und Gin Sensation auf dem Marktplatz (31. 8. –1. 9.). Alle Veranstaltungshinweise können Sie dem Veranstaltungskalender und auch dem HeiligenHAFENER entnehmen, der vierteljährlich erscheint und in Heiligenhafen und Umgebung ausliegt.

Wir freuen uns mit Ihnen auf eine sonnige, erfolgreiche und zufriedene Saison 2018!

Für Ihre geplanten vereinsinternen Aktivitäten des traditionellen HYC wünschen wir Ihnen viel Erfolg und Freude, viele gesellige Stunden bei Sonne und Wind – natürlich immer mit der notwendigen Handbreit Wasser unter dem Kiel.

(Gottfried Grönwald)
Bürgervorsteher

(Heiko Müller)
Bürgermeister

Nachrufe

Nachruf

Wir denken an

Roland Döscher

Verstorben am 11. Juni 2017, haben dein Optimismus und Wille dich bis zum Schluss nicht verlassen.

„ …hinter dem Horizont sehen wir uns wieder…“

Einen Freund und Clubkameraden haben wir verloren. Segeln war deine Passion, die Ostsee war dein Lieblingsrevier. Einem Segler wie dir konnten Wind und Wellen nichts anhaben. Der Horizont war immer dein Ziel. Auf deiner Trauerkarte stand der Satz, „ …hinter dem Horizont sehen wir uns wieder…“. Dem schließen wir uns an.

Deine Hilfsbereitschaft und deinen Einsatz für den Club werden wir in Erinnerung behalten.

Hans-Jürgen Obenauf
im Namen der Mitglieder des HYC

Nachruf

In Memoriam

Karl Ludwig Maahsen – Charly

* 25. 2. 1935 † 19. 8. 2017

Liebe geht durch den Magen, aber ich glaube nicht nur Liebe, sondern auch Freundschaft.
Wer es nicht glaubt, der lese weiter.
Es geschah auf einer Clubreise 1996 nach Hestehoved. Alle waren bereits in ihren Kojen, nur ein „Neuer“ mit Frau, Heidi und ich waren noch munter und das hatte seinen Grund. Der „Neue“, später Charly genannt, kramte aus seinen Vorräten eine Leckerei nach der anderen hervor und wir waren auch nicht schlecht bestückt – es wurde ein herrliches Nachtmahl bis in die frühen Morgenstunden, als die Sonne uns in die Federn jagte.
Von da an trafen wir uns immer mal wieder, aber immer öfter. Bei jedem Treffen lief einem das Wasser im Munde zusammen, da Rezepte ausgetauscht wurden, oder Charly eine Dose Kekse oder selbstgemachte Marmelade im Täschchen hatte. Manchen Törn haben wir gemeinsam unternommen.
Charly trug sein Herz oft auf der Zunge und wer ihn nicht gut kannte, hat sich manchmal daran gestoßen, leider. Er konnte eben nicht anders.
In seiner unnachahmlichen kölschen Mundart konnte Chary herrlich Dönekens erzählen. Wir erfuhren, dass er zeitlebens vom Segeln geträumt hatte, aber nie die Gelegenheit hatte. Erst mit sechzig Jahren, wenn Viele bereits ans ewige Absegeln denken, machte er seinen Segelschein und kaufte eine Najad 400. Fünfzehn Jahre hatte er seine Freude mit diesem Schiff, doch dann ging es nicht mehr. Er blieb dem Wasser aber treu, kam gelegentlich mit uns auf Tour. Die Kraft und die Sicherheit ließen immer mehr nach, bis er jetzt zu seinem letzten Törn aufbrach.

Lieber Charly, wir vermissen Dich sehr.

Heidi und Dietmar Clevert
im Namen der Mitglieder des HYC

Besuch im Auswanderermuseum

Ballinstadt in Hamburg

Gemeinsames Essen nach dem Museum

Viele zeitgenössische Bilder und erläuternde Texte

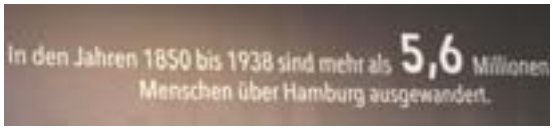
Es hat schon Tradition, dass sich HYC-Mitglieder im zu Ende gehenden Winter zu einer Schiffsbesichtigung oder einem Museumsbesuch treffen. In diesem Jahr war das Auswanderermuseum Ballinstadt in Hamburg unser Ziel und 24 Mitglieder waren zur Stelle. Bei dem, endlich mal wieder, schönen Wetter, das den ganzen Tag anhielt, war schon die Anreise angenehm. Alles war von Wilfried perfekt organisiert. Frau Melina Burmeister vom Museum hielt zunächst einen einführenden Vortrag, bei dem wir erfuhren, dass die Ballinstadt auf der Elbinsel Veddel im vorletzten Jahrhundert vom Reeder und Geschäftsmann Albert Ballin gebaut wurde. Er stammte aus einfachen Verhältnissen und ist bis zum Generaldirektor der HAPAG aufgestiegen, die er zur damals größten Reederei der Welt machte.

Die Ballinstadt war durch Verfall, Krieg und U-Bahnbau fast völlig verschwunden. Mehrere der typischen u-förmigen Gebäude sind für das Museum liebevoll rekonstruiert worden.

Aus ganz Europa kamen die Auswanderungswilligen, viele nach Hamburg, die meisten mit dem Ziel Vereinigte Staaten. Da ergaben sich oft Wartezeiten und der Hamburger Senat wollte diese Leute nicht in der Stadt haben. So entstand eine kleine Stadt mit Schlaf- und Speisesälen, Kirchen und einem Hotelbetrieb für die besser Betuchten. Der ganze Bereich war eingezäunt, im Eingangsbereich wurde registriert und desinfiziert. Sogar eine Krankenstation gab es. Nicht ganz uneigennützig, Kranke wurden von den USA nämlich auf Kosten der Reederei zurückgeschickt.

Nach dem Vortrag konnte sich jeder im eigenen Tempo die Ausstellung unter dem Motto „Deutsches Haus der Migration“ zu Gemüte führen. So erfuhr man in den drei Häusern „Port of Dreams“, „Welt in Bewegung“ und „Lebenslinien“ viel über Weg und Schicksal von Auswanderern während mehrerer Jahrhunderte. Der Schwerpunkt liegt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und dann wieder in der heutigen Zeit. Die Motivation, die Heimat zu verlassen, war früher nicht anders als heute und die Zuwanderer waren oft genug so „gerne“ gesehen wie heute.

Im Museum gibt es auch die Möglichkeit, selbst nach Auswanderern in der eigenen Familie zu forschen.



Das abschließende Essen im Museumsrestaurant an dem Original nachempfundenen langen Tischen mit Holzbänken zog sich noch lange hin. Wir hatten uns lange nicht gesehen, da gab es eine Menge zu bereden. Das schöne Wetter verführte den einen oder anderen sogar dazu, Mitte Februar noch ein Eis zu essen.

Vorschläge zu einem Ziel im nächsten Jahr werden gerne angenommen.

Spannende Informationstafeln

Himmelfahrtstörn 2017

Auf nach Großenbrode

Der HYC im Clubhafen Großenbrode

Lange Tafeln am Clubgrill

Mitte Mai, das Wetter hat uns noch nicht verwöhnt. Die Wassertemperatur ist nur einstellig und die Wolken verstecken die Sonne. Viele haben wie immer ihr Schiff schon im April geslippt, dies hat sich nicht gelohnt, das Wetter zeigte sich von seiner unfreundlichsten Seite. Der Spruch, es gebe kein schlechtes Wetter nur falsche Kleidung, entpuppt sich wieder mal als Marketingspruch. Also wurde die Zeit genutzt, dies und jenes an Bord zu richten und das Schiff schon für die ersten Törns auszurüsten. Mit dem Wind ist es so eine Sache, langfristige Prognosen sind fast immer kurzfristig überholt. Und so wird aus Erfahrung der Salzbuckel, zwar ein Ziel für den Himmelfahrtstörn ausgeguckt, wenn er so früh im Jahr liegt und heftig jeden Freitag beim Clubabend diskutiert. Festlegen will sich aber so richtig keiner.

Es gibt die ewigen Dänemarkfahrer und die, die auch einmal woanders hin wollen. Die Meilenfresser, die auch weite Ziele ins Spiel bringen und diejenigen, die die gemütliche Fahrt um die Ecke in einer überschaubaren Entfernung vorschlagen. Mindestens ein überdachter Grillstand muss vorhanden sein. Ja, wir sind ein Club, ein Wochenendclub, ein Familienclub, trotz der vielen Silberrücken mit Anhang haben wir auch ein paar Kinder und Jugendliche. Die aber bisher noch nie Forderungen eingebracht haben, egal, wohin es ging. Es gibt immer etwas Spaß am Ziel. Aufmerksamkeit, Süßigkeiten von den Bordfrauen, Schlauchbootfahren, Bolzen oder sogar Baden lassen keine Langeweile aufkommen.

Die Windrichtung und -stärke sind entscheidend. Die Bordfrauen werden vorgeschoben, 6 Bft. und Wind und Welle gegen an, ist ein KO-Kriterium. So bleibt es – wie immer – bei einem vagen Ziel. Toll für die Planung.

Letzter Clubabend vor dem Himmelfahrtstörn, jetzt verfestigt sich das Ziel, der Wetterbericht wird diskutiert und es entwickelt sich eine mehrheitliche Meinung. Endgültig soll am Himmelfahrtstag morgens bei der Kapitänsbesprechung das Ziel festgelegt werden. Auch wann die Besprechung stattfinden soll, vor dem Aufstehen oder nach dem Aufstehen, wird ausdiskutiert. Meistens klappt es sehr gut, alle sind pünktlich da. Die Wetterprognose steht und damit das Ziel, der Organisator kann im Zielhafen anrufen. Leider keine Zusage, Plätze können nicht reserviert werden, da viele Segler und Clubs sich dieses Ziel ebenfalls ausgesucht haben. Weitere mögliche Ziele werden um Platzreservierungen angerufen, bis endlich eine Zusage kommt.

Jetzt sind aber nicht mehr alle bei der Stange und einige wollen die vier Tage anders nutzen (Meilenfressen, Dänemark). Dabei ist nur der erste Tag mit dem Schinkenessen Clubausfahrt, die weiteren drei Tage kann jeder für seine Vorlieben nutzen. Außerdem liegt die ganze Saison noch vor uns. Schade, aber so ist es nun mal. Es zeigt sich wieder einmal, dass solche Ausfahrten schwer zu planen sind.

Es ist schön, dass bisher immer der Sportwart, der Vorstand oder ein Mitglied den Mut hatte, diese erste Clubausfahrt im Jahr auszurichten.

Das Wetter passt

Und das ohne Unterbrechung, schon solange wir im Club sind, zwei Jahrzehnte. Wer sich auf Früher beruft: Früher war es nicht besser, aber es gab Zeiten, da sind wir mit 17 Schiffen auf Clubfahrt gegangen. Unser Bestand an Clubschiffen hat sich über die Jahre kaum verändert (40–50 gemeldete Schiffe).

Großenbrode, Großenbroder Yachtclub ist unser Ziel. Es gibt genügend freie Plätze, Grillplatz und bei schlechtem Wetter dürfen wir das Clubhaus benutzen. Saubere Sanitärräume (vermisse ich häufig in Dänemark), freie Duschen und Brötchen beim Hafenmeister. Danke, liebe Clubfreunde. Neun Schiffe haben sich für dieses Ziel entschieden und liegen nachher an einem Steg im Clubhafen. Die Sonne ist diese Tage zuverlässig, der Wind lässt das Seglerherz hüpfen und auch wir mit unserem Motorboot haben die Fahrt genossen. Einige Segler haben dieses schöne Wetter ausgenutzt und in der Lübecker Bucht durch ein paar Extraschläge den Segeltag verlängert. Am Clubgrill bauen wir dann unsere Tafel auf, die sich durchbiegt vor lauter Köstlichkeiten, die jeder mitgebracht hat und die großzügig angeboten werden.

Das i-Tüpfelchen ist aber der vom Club gespendete Schinken. Dirk übernimmt, wie schon viele Male in den letzten Jahren, den Schinken in dünne Scheiben zu zerteilen, sodass jeder seinen ersten Hunger stillen kann. Dann beginnt die Genussphase, die bis tief in die Nacht dauert. An Getränken mangelt es nicht, jedes Schiff hat seine Spezial-Getränke aus der Schiffsbar mitgebracht und Bier ist natürlich auch genug da. Bei mildem Mondlicht haben wir noch lange geschnackt, bis uns die Kälte vertreibt.

Dieser Hafen lädt zum Verweilen ein und so beschließen die meisten, noch einen Tag zu bleiben. Ein Schiff nutzt das schöne Wetter, um ein paar Schläge vor der Tür zu machen und ist rechtzeitig zum Resteessen und Grillen wieder da. Auch das wird ein schöner Abend, der bis in die Dunkelheit reicht.

Am nächsten Tag ist Aufbruch, jeder fährt noch seinen Zielhafen an, den er sich vorgenommen hat. Das Wetter hält bis Sonntag an und wir haben das Gefühl, es ist ein gelungener Auftakt für die Saison.

Hans-Jürgen Obenauf
MS MÜPFI

Es gibt „Bierschinken“

Nur die Jungen legen niemals das Handy aus der Hand

Himmelfahrtstörn 2017

Vatertag oder Obsttag?

Nach einigem Hin und Her sind wir mit neun Schiffen mal wieder auf dem idyllischen Grillplatz in Großenbrode gelandet. Das Wetter meinte es gut mit uns und nach unserem traditionellen, rustikalen Schinkenessen ging es zum gemütlichen Teil über. Ich hatte mal wieder unsere diversen Zinnbecher aus der Bar sowie einige Flaschen entnommen. Später – nach so einigen Schnäpsen – stellte sich heraus, dass fast alle inhaltlich etwas mit Obst zu tun hatten (Apfel, Birne, Pfirsich usw.), „Trinkt sich ja soooo lecker". So wurde kurzerhand das Ganze unter das Motto: „Wir haben heute unseren Obsttag" gestellt. Somit gingen die Becher hin und her. Es fiel auch noch die Bemerkung von selbstreinigenden Bechern, die ich aber nicht vertiefen will. Fazit: Wir Frauen hatten unseren Spaß! Aber eigentlich war doch „Vatertag"!

Christel
von der Thalassa

Himmelfahrt 2017

Traditionelle Schinkentour vom HYC

Die Saison ist noch jung, aber die Schiffe
sind schon gut ausgerüstet
und warten auf den ersten Urlaubs Törn.
Der Club spendet Schinken satt und
das Wetter ist auf unserer Seite.

Pfingsttörn 2017

... mal wieder Bagenkop

Bei der Windvorhersage SO – O 3 – 4 wird als Ziel zu Pfingsten Bagenkop angesteuert. Die Reise erleben die Crews, je nach Startzeitpunkt, etwas unterschiedlich. Zu wenig (achterlicher) Wind, nördlich des Kiel-Ostseewegs, mit unverhältnismäßig viel Welle, das zerrt allzu sehr an den Nerven, da muss dann mal der Motor ran. Dennoch sind die sechs Boote (Bilbo, Cleverte, Krabbe, Majra, Malet, Müpfi) recht früh in Bagenkop (Malet 14.30 Uhr, Bilbo 15.10 Uhr) und finden leicht Liegeplätze, schön in Reih‘ und Glied. Das Wetter ist uns hold und wir erleben gemeinsam einen schönen Grillabend mit viel Spaß. Währenddessen füllt sich der Hafen, es gibt sogar Viererpäckchen. Bei einem späteren Rundgang haben wir noch eine lustige Unterhaltung mit dem Skipper und der männlichen Crew namens „Rose“ von der „Qualle“ aus Wismar, die oft zu Gast in Heiligenhafen ist und am Kopfende von Steg 3 festmacht.

Am nächsten Morgen regnet es und es ist sehr diesig bei Wind aus W–NW 3 – 6 Bft. Wir legen dennoch ab und „genießen“ wieder doofen Seegang. Aber wir können alles segeln und erleben nur vor Heiligenhafen noch einmal heftigsten Seegang, bevor wir um 15.00 Uhr unseren Liegeplatz erreichen.

Gabi Kiel,
SY Malet

Wir (Petra und Klaus) sind erst am Samstagmorgen um 5.20 Uhr in Langenhagen losgefahren. Am Abend zuvor war mal wieder Stauhölle. Gute Entscheidung, die Autofahrt ist problemlos und wir legen um 9.25 Uhr ab. Bei der Vorhersage SO 3 – 4 am Samstag und NW 4 – 5 am Sonntag können wir uns leicht mit dem am Vorabend im Club ausgewählten Ziel „Bagenkop“ anfreunden. Auch wir haben zunächst wenig Wind, es geht nur langsam voran. Später wird es besser, bis auf dem letzten Stück auch unser Nervenkostüm allzu sehr strapaziert wird. Am Sonntag warten wir den Regen ab und segeln ganz entspannt zurück, inklusive Schweinswalshow bei Keldsnor. Nachdem wir um 16 Uhr am Liegeplatz festgemacht haben, wird es noch richtig sommerlich und wir können die Füße hochlegen. Schöne Pfingsten!

Ergänzung von Klaus Lohmann,
SY Bilbo

Krombacher Cup

Sag mal, du kennst dich doch da aus …

Was war passiert?
Stefan, der Wirt vom HYC, hatte mit seinem Lieferanten geklönt und beide fanden, dass man eine Regatta anbieten könnte und der Verein sie doch sicherlich organisieren würde.
Also gut, als Fahrtensegler kennt man zwar fremde Reviere, aber den Ablauf einer Regatta? Ok, versuchen wir es mal und legten los, denn für die schon in 5 Wochen später geplante Veranstaltung hatte Stefan bereits eine Band für die Abendveranstaltung besorgt!

Viele Fragen drängten sich auf:
Wer darf teilnehmen? Nur Vereinsmitglieder oder öffentliche Ausschreibung? Welche Bahnlängen für welchen Wind? Wie viele Teilnehmer werden wohl kommen? Sponsoren / Räumlichkeiten / Versicherungen, Startboot? Kennzeichnung der Boote, Startnummern, Regattaboot, wer hilft?
Weiter ging es damit, Anmeldeformulare zu bauen, eine Kontonummer einzurichten, sich mit DSV Regeln vertraut zu machen, Yardstick-Grundberechnung, Excel bauen zur Auswertung der gesegelten Zeit …

Und was sage ich: Es ist uns geglückt und der erste Krombacher Cup konnte am 13. Mai 2017 stattfinden.

Acht Schiffe gingen an den Start, sechs vom HYC, ein Schiff vom NSV (Neustadter Segelverein) und ein privater Teilnehmer. Angelehnt an einen Kängurustart ließen wir die Schiffe, entsprechend ihrer Yardstickeinteilung, in kleinen Gruppen in einem 10 Minuten-Startfenster auf die Bahn.

Als Startschiff diente der Oldtimer „Olifant“ vom MSV Heiligenhafen, an dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön dafür. Gewissenhaft wurde auf die Sekunde genau jede Startzeit und der spätere Zieldurchgang vermerkt.

Die Kurslänge war auf 15 sm ausgelegt. Eine gute Wahl, wie sich später zeigte, da der Wind im Verlauf der Regatta immer weiter abnahm. So war das erst auseinandergezogene Feld an der vorletzten Wendemarke gaaaanz eng beisammen. Ein klassisches Flautenloch!

Nur mühsam kam eine Yacht nach der anderen wieder in Fahrt. Im Ziel war dann die schnellste berechnete Zeit 2 Stunden 55 Minuten, die langsamste 3 Stunden 24 Minuten. Nur ein Schiff hatte sich irgendwo versegelt und später abgebrochen. Zur Feier waren aber alle wieder vereint.

Ab 19 Uhr begann das Abendprogramm mit angeheiztem Grill durch den Wirt, Freibier dank Krombacher und guter Musik durch die Beatles Revival Band. Gefeiert wurde bis spät in die Nacht.

Holger Kiehn (Sportwart)

Für die Statistik: Ergebnisse nach berechneter Zeit.

Schiff	Typ	Verein	Yardstick korrigiert	gesegelte Minuten	Yardstick	Rang
Thalassa	Ohlson 38	HYC	104	182	Zeit	1
Vagabund	Comfortina 32	HYC	105	192	174,68	2
Désirée	Sunbeam 39	HYC	104	190	182,78	3
La Guapa	Comfortina 32	HYC	105	197	182,90	4
Starling	Finngulf 39	NSV	91	173	187,62	5
Majra	Kalik 33	HYC	106	205	190,26	6
Lobster	Contest 365	HYC	107	219	193,62	7
Jeanette	Phantom 31	Priv.	115	N.F.	204,27	N.F.

Übrigens der Krombacher Cup 2018 startet am 26. Mai 2018

Willkommen sind alle mit einer seetüchtigen Segelyacht und Interesse an einer Regatta bei der es weniger um Preise geht sondern um Geselligkeit und Austausch unter Gleichgesinnten.

Anmeldungen sind über
Regatta-HYC@freenet.de
ab sofort möglich.

Holger Kiehn (Sportwart)

Krombacher Regatta

Am 13. Mai segelten wir erstmals die, auch auf Anregung unseres Clubhauswirts, ins Leben gerufene Krombacher Regatta.

Am Start waren acht Boote, die bei traumhaftem Wetter und östlichem Wind nach einem Känguruhstart auf den abgesteckten Kurs gingen.

Der erste Schlag zur Tonne 2 lief noch recht flott, während auf der längeren Vorwindstrecke zur Tonne Sund West Geduld gefragt war. Auf der anschließenden Kreuz zur Tonne Nord kamen sich die Boote, bei weiter abnehmendem Wind, allmählich näher, um noch vor der Tonne in ein Flautenloch zu geraten. Auf Grund der Entscheidung, nicht noch einen Kreuzschlag in Richtung Tonne zu machen, sondern eine langen Schlag bis kurz vor den Warder, lagen dann nach Passieren der Tonne die „Thalassa“ und die „Starling“ in Führung und bekamen auch als Erste wieder mehr Wind. Auf den letzten beiden Schlägen konnte sich die „Starling“ vor die „Thalassa“ setzen.

Beim Zieleinlauf lag die „Starling“ eine Bootslänge vor der Thalassa und war somit first ship home.

Das Ergebnis nach brechneter Zeit:
1. Thalassa
2. Vagabund
3. Désirée
4. La Guapa
5. Starling
6. Majra
7. Lobster

Nach der Siegerehrung feierten wir den Tagesausklang mit Freibier und leckerem Grillteller von unserem Clubhauswirt.

Hans-Dieter Süchting, SY Thalassa

Text

790

Sommerfest 2017

Plakate · Handzettel · Prospekte · Bücher · Briefbogen · Visitenkarten · Broschüren
Fahrzeugbeschriftungen · Schilder · großformatige, wetterfeste Digitaldrucke
Werbeartikel wie z. B. T-Shirts · Becher · Kugelschreiber · Kalender · Feuerzeuge und vieles mehr ...

HINGUCKER

gibt's bei uns!

Druckerei Riechert

Feldstraße 4 · 23758 Oldenburg · Telefon (0 43 61) 8 03 47 · Fax (0 43 61) 8 06 82 · www.druckerei-riechert.de

Qualitäts-Kraftstoffe

OIL! frei & flott

TANKSTELLE ERHARD KIEHL

OIL! frei & flott

Wagenpflege – Schnellwaschanlage – Batterien – Zubehör

Bergstraße 41 • 23774 Heiligenhafen • Telefon (04362) 8945

Die Louise im Regattamodus

Segelsaison 2017

Die „Louise" mit Sönke, Hero und Büro an Deck eingekeilt in Ærøskøbing

Die Saison 2017 begann für die „Louise" mit dem Kranen am 27. April schon recht spät, aber richtig in Fahrt kamen wir erst Ende Mai. Das Schinkenessen am 25. Mai war dann auch ein zünftiger Beginn im Kreise der HYC-Seglerinnen und -Segler.

Wer frühere Berichte des Chronisten gelesen hat, weiß, dass ohne Bagenkop nix geht. Der erste dänische Hafen im Berichtsjahr war deshalb der nette Ort an der Südspitze Langelands.

Anfang Juni fand das jährliche Sommertreffen der Flotte Nord der International Yachting Fellowship of Rotarians (IYFoR), zu der die „Louise" gehört, statt. Ungefähr 20 Boote fanden sich in Burgtiefe ein, wobei für einige Boote das Einlaufen recht spektakulär verlief. Gegen 18.00 Uhr zog eine sehr dunkle Gewitterfront mit Wind von mehr als 20 m/sec über den Hafen und diejenigen, die noch dem Hafen zustrebten oder im Hafen manövrierten, brauchten nach dem Festmachen einen sehr großen Anlegerschluck.

Eine Geschwaderfahrt am zweiten Tag hatte als Ziel Boltenhagen, wo wir längere Zeit nicht waren. Ein sehr harmonischer Abend mit Shantychoreinlagen bleibt den 60 Teilnehmern in bester Erinnerung.

Der Juli und die erste Hälfte des Monats August verliefen unspektakulär mit einem mehrwöchigen Rügentörn. Die Schönheiten Rügens und der vorpommerschen Küste habe ich in den letzten Jahren ausführlichst beschrieben und etliche andere HYC-Mitglieder haben sehr schöne Artikel über dieses wunderschöne Segelrevier vor unserer Haustür verfasst.

Darum will ich in meinem diesjährigen Beitrag für unser HYC-Magazin etwas ausführlicher auf die „Schiffahrtsregatta" des Jahres 2017 eingehen.

Meinen ersten Auftritt bei diesem in der Schifffahrtsszene sehr beliebten Ereignis hatte ich 1989. Wir lebten zu der Zeit in Leiden in den Niederlanden, und ich verdiente meine Brötchen als Geschäftsführer einer in Rotterdam ansässigen Reederei. Diese Reederei war Kunde des Hamburger Schiffsmaklers Peter Gast. Angela und ich hatten Peter auf einer Reise nach Shanghai kennengelernt und die Einladung zur „Peter-Gast-Regatta", so hieß der Wettkampf damals noch, folgte umgehend.

Die Peter-Gast-Regatta hat ihren Ursprung in einer 1982 stattgefundenen Wettfahrt zwischen einer Handvoll Schifffahrtsleuten. Da die Teilnehmer begeistert waren, war das der Anfang einer ununterbrochenen Serie von Wettfahrten, die im Jahr 2017 zum 35. Mal stattfand.

In den ersten Jahren war ich Teil der Crew der „Claire". Meine Regattaerfahrungen waren bis zu dem Zeitpunkt eher bescheiden, aber was ich auf der „Claire" unter dem Skipper Sigmar „Ali" Baumann und einer handverlesenen Gruppe von ausgesprochen sympathischen und sturmerprobten Seglern erlebte, hat meine Einstellung zum Segeln nachhaltig beeinflusst.

Es reichte oft, aber eben nicht immer, für einen Preis; sehr ambitioniert gekämpft wurde jedes Jahr und die teilweise skurrilen Erlebnisse würden ein Buch füllen. Auf jeden Fall habe ich verinnerlicht, wie ungeheuer belastbar ein Rigg ist und dass vernünftige Musik im Cockpit die Stimmung hebt.

Im Jahr 2009 wechselte ich für eine Wettfahrt, die mittlerweile „Schiffahrtsregatta" hieß, auf die „Bank von Bremen". Das ist ein Knierim-Bau aus dem Jahr 2006. Mit 16,25 Meter Länge ein stattliches Schiff und ausgesprochen schnell. Das war schon eine andere Welt. Der Judel/Vro-

Die „Louise“ in Grauhöft vor dem Rennen

Die Aufholjagd: gut, dass viele Yachten AIS haben

lijk-Entwurf konnte mit seinem Kohlefasermast einen Spi von 200 Quadratmetern tragen, und ich kann versichern, dass das Segeln auf solch einem Teil sehr viel Spaß macht. Unter Deck war es eher spartanisch und meine Knochen knirschten zum Teil von der Arbeit an Deck, aber auch zum Teil vom Schlafen im bespannten Alu-Rahmen, für den der Begriff „Koje“ eher schmeichelhaft war.

Ab 2010 nahm ich mit der „Louise“ an der Wettfahrt von Schleimünde nach Ærøskøbing teil. Zeit zum Üben hatte ich genug gehabt, und so landeten wir bei der ersten Teilnahme mit unserer Crew, von der nur ich Schifffahrtsregatta-Erfahrung hatte, auf dem dritten Platz in unserer Gruppe. In den folgenden Jahren spielte sich die Crew, auch wenn wir bisweilen kleinere Wechsel hatten, weiter ein und so wurden wir 2016 in unserer Klasse erster nach gesegelter und nach berechneter Zeit.

Auch wenn wir es nie thematisierten, aber 2017 waren wir recht erfolgsverwöhnt und damit voller Hoffnung. Über die 35. Schiffahrtsregatta, wie wir sie auf der „Louise“ erfahren haben, will ich etwas ausführlicher berichten.

Die Wettfahrt findet traditionell am letzten Augustwochenende statt und die Woche davor ist den Vorbereitungen gewidmet. Am Wochenende vor dem Ereignis rüsteten wir die „Louise“ auf Regattamodus um. Alles, was nicht für die Regatta notwendig ist, wird in den Backskisten verstaut, Proviant mund- und wettergerecht vorbereitet. Regattaschoten angeschlagen, Rettungswesten ausgelegt usw. usw. Die Abläufe sind eingespielt und so konnte Angela am Dienstag ab- und Mareike anmustern. Sie brachte neben dem üblichen Kram auch unseren Regattaspi mit. Wenn man vorne mitfahren will, sind die richtigen Tücher schon wichtig. Unsere Genua hält im Schnitt nur drei Jahre, dann steht sie wie eine alte Unterhose, also in den sauren Apfel beißen und schon mal ein paar Weihnachtsgeschenke im Voraus abhaken. Der Spi bleibt bei Mareike im Keller, denn neben dem Gennaker und dem Parasailor-Teil für das schlechte Wetter wird es sonst ein wenig eng, obwohl der Riesling-Vorrat Ende August schon stark geschrumpft ist.

Mareike und ich haben mittlerweile auch unsere festen Regattagewohnheiten und das Spare-Ribs-Essen in Kappeln am Donnerstagabend gehört auf jeden Fall dazu. Die „Louise“ liegt dann bereits vor dem Slip bei Henningsen und Steckmest. Die ungefähr 130 teilnehmenden Yachten sammeln sich in Kappeln, Maasholm und in Grauhöft.

Im Werfthafen der Familie Steckmest liegen die von den Gast-Söhnen Dieter und Christian, die mittlerweile die Firma führen, eingeladenen Boote. Mit der jahrzehntelangen Verbindung genießen auch wir dieses Privileg, zumal auch das Wiedersehen mit Rolf und Renate Steckmest immer sehr nett ist. Rolf Steckmest gehört wie ich der anfangs erwähnten IYFoR-Seglergemeinde an und war vor etlichen Jahren mein Nachfolger als Commodore der Flotte Nord.

Am Freitag trudelte der Rest der Crew ein. Das Gros der Mitsegler besteht immer aus „Seatradern“. Für diejenigen, die mich nicht näher kennen, sei erklärt, dass Seatrade eine niederländische Reederei ist, mit der Angela und ich verbunden sind. Mareike, Seatrade Hamburg, und beste und einzige Tochter unserer Familie, gehört seit 2010 zur Regattacrew. Mark, Seatrade Groningen, ist Niederländer und wie ich gelernter Kapitän, Bero und Hrvoje vertreten Kroatien in unserer multinationalen Crew. Beide sind erfahrene Regattasegler, kamen aber über die

Das sieht gut aus, Mareike und Hero ganz entspannt

„Louise“ zum ersten Mal mit der Ostsee in Berührung und sind begeistert. Bero ist Seatrades Port-Captain, Hrvoje, genannt Hero, studiert Schiffbau mit dem Schwerpunkt Yachten in Rijeka. Der deutsche Crewanteil war in 2017 höher als sonst, denn unser Norweger Mads, Seatrade Curaçao, war verhindert und so sprang Sönke ein. Befreundet mit dem Chronisten aus alten gemeinsamen Round Table-Zeiten, begeisterter Segler und derzeitiger IYFoR-Commodore. Sönke ist im normalen Leben Wasserbauer bei einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion.

Am Freitagabend ist in der leer geräumten Halle der Werft „Party“ angesagt. Im Gegensatz zu früheren Jahren, das Alter fordert seinen Tribut, bin ich eher früh wieder am Hafen und folge der Einladung meines Freundes Stephan, um auf seiner Contest 50 einen oder mehrere „GandTs“ zu verköstigen.

Sonnabend geht es früh aus der Koje, denn der erste Start um neun Uhr vor Schleimünde ist festgeschrieben und bis sich 130 Boote die Schlei hinunterbewegen braucht es seine Zeit.

2016 hatte es eine Wettfahrt mit sehr, sehr wenig Wind gegeben. Meeno Schrader, der übrigens aus Leer / Ostfriesland stammt, hatte auf der Abendveranstaltung schon Andeutungen gemacht, dass sich Ähnliches wiederholen könne. Und es kam so!

Abendstimmung in Ærøskøbing

Die Regattaleitung unter Alexander Prinz zu Schleswig-Holstein vom NRV entschied, dass die Flotte langsam Richtung Norden motort, um dichter am Ziel zu sein, und es gab die Hoffnung, dass der Wind etwas auffrischt. Im Vorjahr hatten wir stundenlang bei fast stillem Wetter um 12 Meilen gekämpft, viele Boote gaben auf und die Tapferen kamen erst spät in Ærøeskøbing an. Das sollte sich in diesem Jahr so nicht wiederholen.

Schließlich war es um 12.00 Uhr soweit. Bei wenig Wind sollte gestartet werden. Wir gehörten zum zweiten Start und dann nahm das Unheil seinen Lauf. Unter Groß arbeiteten wir uns in dem allgemeinen Gewusel, zu unserem Start gehörten 24 Schiffe, in eine günstige Position. Kurz vor dem Ankündigungssignal das Vorsegel raus, aber … nix Genua! Wir haben eine elektrische Rollgenua, aber da rollte nix, der Motor surrte, aber sonst nix.

Antriebsriemen gerissen! Mit der Hand lässt sich das Ding nicht bewegen, denn die Übersetzung erfordert mit der Notkurbel gefühlte zwei Millionen Umdrehungen.

Aber wir haben im Laufe der Jahre schon andere Dramen, meistens bei schlechtem Wetter, erlebt. Da die Crew einen professionellen maritimen Background hat, gibt

Die „Louise" mit Seatrade-Banner und Flagge der NK Tritonia, im Hintergrund das Festzelt in Ærøskøbing

es einen Notfallplan mit klarer Rollenverteilung, in der ich in Sekunden zum Mechaniker mutiere. Werkzeug schnappen, Ersatzantriebsriemen zwischen die Zähne, nach vorne, gefühlte fünfzig Schrauben lose drehen, Motorgehäuse auf, Riemen rein und Genua raus (weniger als 10 Minuten nach dem Drama, aber auch 5 Minuten nach dem Start), dann flach auf dem Vorschiff unter der Genua liegend Motorgehäuse wieder zusammenbauen. Das Regattageschehen fand 20 Minuten ohne mich statt.

Unser Start war schon Geschichte, als wir über die Startlinie kamen. Glücklicherweise nahm der Wind zu und wir begannen eine famose Aufholjagd. Schon im letzten Jahr hatten wir bewiesen, dass wir bei wenig Wind sehr gut sind. Das erfordert bisweilen viele Segelmanöver, bei denen die Choreographie stimmen muss. Elfenartig glitten wir über das Deck, um den Lauf nicht zu stören. Wir brauchen auch immer ein oder zwei Boote, an denen wir uns orientieren. Bevorzugtes Objekt ist die HR 43 „Vela", gegen die wir schon oft gesegelt sind. Die „Rubin XVI" vom SVH hatten wir zuerst nicht auf dem Schirm, da wir bei dem Namen dachten, das wird nix. Aber es lief wie geschnitten Brot und die Stimmung wurde immer besser, dann flaute es wieder brutal ab und es wurde alles von uns gefordert. Die „Vela" war recht weit an Backbord und hatte eine Privatbrise. Wir identifizierten vor uns die besagte „Rubin XVI" mit Skipper Jörgen Heinritz und kamen immer dichter ran. Angemerkt sei, dass „Vela" und „Rubin XVI" in einer anderen Yardstick-Gruppe segelten.

Zurück zum Rennen. Im Ziel hatten wir uns bis auf 50 Sekunden an die „Rubin XVI", einer modifizierten Najad 400 mit Karbonmast etc., herangekämpft. Da fast Flaute war, sprechen wir über ungefähr drei Bootslängen. Ich erwähne das alles ausführlicher, da es bei der Schiffahrtsregatta eher selten zu einem Aufeinandertreffen von Yachten aus Heiligenhafen kommt. Umso erfreulicher war es, dass mit der „Thalassa" sogar ein zweites Boot unter dem HYC-Stander startete.

Eine kleine Zwischenbemerkung zur „Louise" im Regattamodus. Bei den ersten Regatten merkte ich, dass Teile meiner Crew etwas skeptisch waren bezüglich der 150 Liter Frischwasser, die wir auch bei Wettfahrten als Minimum an Bord haben. Betrachte ich jedoch das Gesamtgewicht einer HR 40, relativiert sich das sehr schnell.

Der für Regatten eher unübliche große Wasservorrat ist ein Tick von mir und mittlerweile betrachte ich ihn auch als Glücksbringer. Zu einer Regattaparty ungeduscht und nicht wohlriechend zu erscheinen, halte ich für stillos. Im Zielhafen stehen einige Crews in kilometerlangen Schlangen vor der Dusche, unsere Crew zelebriert das Duschen an Bord sichtbar mit Genuss, ein guter Skipper muss auch nett zu seiner Crew sein.

Nach der Wettfahrt fahren 130 Boote dicht gedrängt in den Hafen von Ærøskøbing. Mit Glück passiert man die Einfahrt nicht in dem Augenblick, in dem die Fähre manövriert.

Da die Boote zu zweit nebeneinander fahren, kommt es dann immer wieder zu interessanten Situationen im Schraubenwasser der Fähre. Uns erwischte es dieses Mal auch.

Die Boote sind alle über die Toppen geflaggt. Reedereiflaggen oder andere Firmensymbole werden gehisst. Auf der Mole steht nicht nur eine riesige Menschenmenge, sondern auch eine große Schiffsglocke und jedes Boot wird mit ohrenbetäubendem Geläut begrüßt.

Das Formen der Päckchen im Handelshafen ist immer ganz großes Kino und das Einlaufbier bei schönstem Wetter schmeckte hervorragend. Das schöne Wetter hat auch den Vorteil, dass nicht nasse Klamotten von sechs Leuten, und, wie auch schon gehabt, durch das vordere Luk unter Deck gestopfte bunte Tücher den Salon in eine Tropfsteinhöhle verwandeln.

Ab 18.00 Uhr marschieren über 1.000 Segler in Clubkleidung hinter einer dänischen Kapelle durch den Ort, die Einwohner stehen mit Gläsern in den Händen vor ihren Türen und winken den Seglern zu. Die am Hafen aufgebaute Zeltstadt ist sensationell. Neben einer Bühne für die

Erster nach gesegelter und berechneter Zeit in der Gruppe Yardstick größer 98. Karl-Heinz und der Wettfahrtleiter Alexander Prinz zu Schleswig-Holstein haben Spaß

Livemusik und mehreren Zelten mit Bars und Imbissen der Sponsoren dominiert das große Festzelt für 1.300 Gäste das Gelände am Hafen. Es gibt ein gesetztes (!) Abendessen, bevor die Preisverleihung beginnt. Verglichen mit den Anfangsjahren ist alles professionalisiert worden. Früher fand das Briefing durch den auf einem Stuhl stehenden Hajo, Prokurist der Firma Peter Gast, in einer Kneipe in Maasholm statt und die Siegerehrung im Gemeindehaus von Ærø war auch etwas rustikaler. Heute moderiert eine aus dem Fernsehen bekannte Dame den Abend und später wird von den Sponsoren an ihren Bars edles Fingerfood serviert.

Bei der Siegerehrung haute es uns wieder innerlich aus den Puschen, denn wir waren in unserer Gruppe wiederum Erste nach gesegelter und nach berechneter Zeit geworden. Nach dem Start der besonderen Art eine kleine Sensation. Der Hammer war jedoch, dass wir einen weiteren Preis erhielten, den „Mittelpreis". Bei Betrachtung aller gestarteten Yachten hatten wir es nach gesegelter Zeit auf Platz 64 geschafft, also genau in die Mitte. Der von Judel / Vrolijk gestiftete Wanderpreis ist ein echter Hingucker und so nahm der Chronist das Teil dankend von Torsten Conradi in Empfang. Die Nacht wurde lang, der Skipper versackte ein wenig auf der Contest 50 „Sans Souci" meines Freundes Stephan, neben der die „Louise" günstigerweise lag.

Am Sonntagmorgen versuchten sich 128 Yachten aus dem Handelshafen zu drängen und ganze Päckchen trieben durch den Hafen, weil es immer Boote gibt, auf denen die Crew im Koma liegt oder einzelne Crewmitglieder verloren gegangen sind bzw. irgendwann auf dem falschen Schiff aufwachen.

Wenige Tage nach der ohne besondere Vorkommnisse verlaufenen Rückreise war die Saison 2017 für die „Louise" beendet und beim Schreiben dieser Zeilen freut sich der Chronist wie jeden Winter gemeinsam mit Angela auf die kommende Saison und das Wiedersehen mit den HYC-Segelkameraden/Innen.

Karl-Heinz Hilbig
SY Louise

So sehen Sieger aus, Mareike, Mark, Bero, Karl-Heinz, Hrvoje („Hero") und Sönke

BOAT & LIVING GmbH

- 32 t Kran
- Mastenkran
- Yachtelektronik
- Yachtelektrik
- Winterlager

www.BoatAndLiving.de
Tel. 04362 - 90290
Warteburgweg 7 23774 Heiligenhafen info@BoatAndLiving.de

- Motorentechnik
- Gasinstallation
- Holzarbeiten
- Aus- u. Umbauten
- GFK-Reparaturen

OEVERDIEK & HEINRITZ GbR

SPRAYHOODS · PERSENNINGE . . .
RIGGTECHNIK · ROLL- & REFFSYSTEME . . .

Wir lassen Sie nicht im Regen stehen!

Seit TOPSERVICE 25 Jahren

www.oundh.de
info@oundh.de
Thulboden 38 · 23774 Heiligenhafen
Telefon (0 43 62) 61 99 · Telefax 71 63

Unsere letzte Reise mit der Lille Oe

Am Felsen auf Vipholmen

Die Steinsetzung bei Kåseberga

Diesen Sommer hatten wir Finnland auf dem Zettel und insgeheim dachte ich bei mir, dass es doch ganz schön wäre, mal Uusikaupunki auf eigenem Kiel zu erreichen. An sich ist das ja keine Hürde, nur machte uns das Wetter immer einen „Strich durch die Rechnung", wenn wir uns etwas fest vorgenommen hatten.

Der Wind meinte es Anfang Juni gut mit uns! Wie schon in einigen Jahren vorher ging es in einem Rutsch nach Klintholm, wo wir nach der Ankunft noch einen kleinen Rundgang im Hafen machen konnten. Heike stellt bei den ersten Törntagen, an denen wir Strecke machen wollen, den Wecker schon gern mal auf 4:30 Uhr. Morgens tüddeln wir dann immer so ca. 1–1,5 Stunden, bis es dann endlich losgeht.
Ystad oder Kåseberga sollte gut gehen. Bei einem kalten Nordwest mit fast 90 Grad Windeinfall war das die reine Freude, in den jungen Morgen zu segeln. Man weiß ja nie, was am Tage so alles passiert. Gut vorbereitet sind einige Stullen geschmiert, eine Kanne Kaffee steht fertig in der Spüle und die Tagesration an kleinen Guties wird dem Skipper ja nach Tageszeit zugeteilt.

In einem netten Buch über drei Schwestern, die zwischen 85 und 100 Jahre alt sind und sich zum 100 jährigen Geburtstag trafen, gab es feste Rituale. So wurde strickt das „11-Ührken" eingefordert und die Drei genehmigten sich einen guten Sherry oder auch zwei. Das geht natürlich nicht am Steuerrad oder an der Pinne und so gibt's bei uns an Bord das 11-Ührken in abgewandelter Form. Für mich immer eine kleine Überraschung, denn meine Admiralität wählt das Richtige aus (wahrscheinlich immer das, was gerade weg muss). Eine schöne Tradition, die wir auch gern zelebrieren, so wie auch den „Anleger", der bereit steht, wenn alle Leinen aufgeschossen sind und das Boot gut festgemacht ist.

Kåseberga ist von Klintholm nur um die 6 Meilen weiter als Ystadt und so sind wir in Kåseberga schon wieder ein Stück weiter in Richtung unserer geliebten Schären vorgedrungen. Dieser Hafen hat seinen besonderen Reiz durch die größte Steinsetzung in Nordeuropa und wird als das Stonehenge Skandinaviens angesehen. Bis heute ist den Historikern nicht klar, was und wofür diese Anlage so um 1000 nach Christi angelegt wurde.

Wie in Schweden üblich, sind die 53 übergroßen Steine in Form eines Bootes gesetzt und haben irgendeinem Kult gedient, sind aber kein Friedhof gewesen, wie ursprünglich angenommen.
Direkt an der Steilküste gelegen sieht man auch vom Wasser her die gewaltigen Steine. Der Besuch ist ein Muss!
Wenn der Wind richtig zur Küste weht, kann man auch einige Paraglider beobachten, die sogar Tandemflüge anbieten und immer an der Abbruchkante der Steilküste hin und her fliegen.
Der Hafen ist um diese Zeit nicht sehr besucht, vielleicht auch, weil er seine Tücken hat. Mit langen Springleinen haben wir die Lille Oe auf Position gehalten, denn es läuft im Hafenbecken bei bestimmten Winden eine Welle rund, die das Boot um 30 cm anhebt und mit Schwung vor und zurück schwojen lässt. Die Ruckfender waren keine große Hilfe, denn damit holte die Lille Oe mit jeder Welle richtig Schwung.
Eine Nacht dort vor 4 Jahren kostete uns auch eine fast durchgescheuerte Spring, die auch gleich im Müll landete.

Mit einem kurzen Schlenker über Allinge auf Bornholm, wo wir uns mit unseren

Freunden getroffen haben, ging es dann weiter nach Karlskrona.
In Kristianopel war es dann schon ein Schauspiel, die große Motoryacht unserer Freunde in dem kleinen Hafen zu sehen!
Weiter ging es nach Kalmar, was für uns auf dem Nord- und Südkurs immer ein Muss ist. Diese Stadt hat es uns angetan und bietet vielfältige Unterhaltungsmöglichkeiten für jene, die das möchten. Ob es das Schloss, die Museen oder die Stadt an sich ist, wir fühlen uns dort immer wohl. Hier ist auch der fast letzte Schiffsausrüster mit seinem sehr guten Sortiment, der auf unserer Tour erreichbar wäre. Diese Läden sind in Schweden und Finnland Mangelware.

Borgholm, dann vorbei an der „Bla Jungfru", die Ihren Namen durch den blau schimmernden Anblick aus der Ferne trägt. Unser nächster Hafen sollte uns in Erinnerung bleiben!
Blankaholm!
Etwas ab vom Schuss segelt man lieber an diesem Ort vorbei. Nun wollten wir es aber angehen lassen und sind mit dem Bild eines Bullerby vor Augen im Hafen von Blankahom gelandet.
Der Hafen war völlig heruntergekommen und viele Heckpfähle waren knapp unter der Wasserlinie angebrochen, die Stromkästen lieferten aus Sicherheitsgründen keine Energie und dem Steg fehlten etliche Bohlen. Ein verlassener Campingplatz und der vergessene Ort ließ uns daran zweifeln, ob wir wirklich in Schweden sind. Etwas erinnerte mich der Ort und das Hafengebiet an das verlassene Tschernobyl; so waren mir jedenfalls die Fernsehbilder in Erinnerung. Also Blankaholm kann man auf der Seekarte getrost überkleben oder ausstreichen.

Gleich einige Meilen weiter erschließt sich eines der schönsten Schärenreviere und man sollte sich hier etwas Zeit lassen (das wäre wohl vernünftig).
Wir wollen aber nach Finnland und Heikes Wecker klingelt schon manchmal wieder zu unmöglich früher Stunde. Es macht ja auch Spaß wenn der Wind uns raufschiebt. Im inneren Schärenfahrwasser geht es voran nach Västervik.
Unsere Freunde Wilfried und Gerda, die mit Ihrer Motoryacht MERMAID bis hier an unserer Seite waren, haben immer geduldig auf die „kleine" Lille Oe gewartet. Nun mussten sie leider die Heimreise antreten und so trennten sich unsere gemeinsamen Wege hier. Die Erinnerung an schöne Stunden am Grill mit guten Gesprächen blieben aber und wir wünschten eine gute Reise.

Wir sind dann in einer Ankerbucht bei Oxelösund, in der sich zwei blaue Tonnen des schwedischen Cruiserclubs befinden, in dem wir natürlich Mitglied sind. Richtung Nynäshamn gibt es eine interessante Abkürzung, die wir schon in der letzten Saison gefahren sind, nämlich den DRAGETSKANAL. Eine in den Felsen gesprengte enge Fahrrinne die nur gut 300 Meter und gefühlt nur 6 Meter breit ist. Die Tiefenangaben sind widersprüchlich, aber direkt vor dem Kanal steht ein Schild mit der Angabe 2,20 Meter. Das reicht uns völlig! Es ist jedesmal ein Erlebnis, wenn die Windex fast das Blätterdach der Bäume berührt. Anyway, ein tolles Stück Schweden!
Noch schnell ein kurzer Stopp in Nynäshamn, um in der Räucherei direkt am Hafen leckeren warm rökt Lachs einzukaufen, an die Tankstelle und Wasser aufgefüllt und schon geht's weiter, um den für uns tollen Wind zu nutzen. Auf dem Weg nach Norden bot sich eine kleine Ankerbucht bei Ornö an.
Der nächste Morgen führte uns weiter nach Norrastavsudde (Höhe der Insel Möja), der uns als Absprung nach Mariehamn auf den Alands dienen sollte.

Es sind so um die 62 Meilen und diese Strecke hat uns schon einmal mit pottendicken Nebelbänken überrascht. Ein

Eindrücke in Kalmar

Lecker Lachs aus Nynäshamn

Ein Anleger

Hellsö zum Midsommer

wirklich blödes Gefühl, wenn man bei gutem Wind und reichlich 6 Knoten in so eine Suppe rein segelt. Bei so einem Erlebnis war der Wunsch nach AIS aufgekommen, auf das wir seitdem nicht mehr verzichten möchten.
Brav bleiben wir vom Kurs der Fähren 2–3 Meilen nördlich und erreichen dieses Mal ohne Nebel das schöne Mariehamn, wo man sehr gut im Westhafen aufgehoben ist.
Wir hatten wieder alles an, was der Schrank hergab und fröstelten den ganzen Tag ein wenig bei schönstem Sonnenschein auf See, trotz neuer Merino Unterwäsche. Jetzt, hier im Hafen war es aber sehr angenehm und man konnte wieder die dicken Plünnen ablegen.
Die Pommern, ein Schwesterschiff der Passat, war nicht an ihrem Platz, aber wir konnten die Masten etwas weiter hinten im Hafen ausmachen, wo das Schiff völlig abgedeckt auf eine umfangreiche Restaurierung wartet.

Mariehamn war wieder schön und lud bei schönstem, warmen Wetter zu einigen Hafentagen ein, bei dem wir mal den kleinen Backen, der sich hinter dem Hafen erhebt, bestiegen. Oben stehen einige Sitzbänke und man hat eine wunderschöne Aussicht über Hafen und Umgebung. Motorräder, Oldtimer und Mountainbiker treffen sich hier zum abendlichen Stelldichein und mehr. Wir genehmigten uns eine mitgebrachte Dose Prosecco und haben den schönen Abendhimmel genossen.
Ein ausgedehnter Spaziergang am Folgetag führte uns in Richtung der Südspitze der Landzunge und auf dem Rückweg an der Ostseite zum anderen Hafen, der als bessere Alternative in den Handbüchern angepriesen wird. Wir können das nicht nachvollziehen, schauen hier aber immer gern mal vorbei.

Unter dem Mastenkran ist uns eine wunderschöne HR 36 aufgefallen und wir sind mit dem Eigner nett ins Gespräch gekommen. Herr Eklund war 25 Jahre Geschäftsführer der schwedischen Vikingline und vertritt nun Honduras als Honorarkonsul in Skandinavien. Er sei gerade bei Karl-Gustav von Schweden zum Essen gewesen! Im Gespräch wurde deutlich, dass er sich mittelfristig von seinem Boot trennen wollte, da seine Frau keine Lust mehr zum Segeln habe und nur noch in ihrem Ferienhaus in der Toskana war.
Was soll ich sagen? Was für ein schönes Boot :-)
Es war wie Liebe auf den ersten Blick und so hatten wir viel zum Nachdenken. Der Eigner zierte sich anfangs und machte uns das Angebot, im nächsten oder übernächsten Jahr das Boot übernehmen zu können.
Da lag sie nun, – eine Rassy im „Bestzustand“, wie man sie sicher selten sieht.
Naja, egal, weiter ging es gen Ost. Sottunga war das nächste Ziel.
Das Gefühl, mal Eigner einer solchen HR zu sein, begleitete uns ab diesem Moment (die Schublade in unseren Köpfen hatte sich geöffnet).

Zunächst waren wir in Sottunga völlig allein an dem neuen Betonausleger dieses kleinen Hafens.
Uns folgte eine schöne Bandholm 30 mit dem Namen Akela, die wir schon auf dem AIS gesehen hatten und aus früheren Jahren kannten.

Traumhaft schön zog die Lille Oe durch eine wunderschöne Schärenlandschaft, die einen völlig anderen Charakter bekam, je östlicher wir vordrangen.

Aber unserer nächstes Ziel war südöstlich.

Von der Bilbo hatten wir einen tollen Tipp bekommen, nämlich Kökar zu besuchen. Hier wollten wir Midsommer feiern und haben uns wegen des befürchteten Trubels den kleinen Hafen Hellsö ausgesucht. Wieder nur 2 kleine Stege und die Lille Oe allein! Kein anderes Boot fand den Weg hierher, so wurde unser Boot zur kleinen Attraktion.
Denn die Inselbewohner freuten sich, das die Lille Oe über alle Toppen geflaggt ihren kleinen Hafen schmückte. Spontan wurden wir eingeladen, beim Stellen der

Lille Oe allein in Hellsö auf Kökar

Vor Heckanker an unserer Lieblingsschäre

Midsommerstang dabei zu sein, was zu einem schönen Erlebnis wurde. Die Stange sieht hier in den finnischen Gefilden, von Insel zu Insel, völlig anders aus, als wir es von Schweden her kennen. Das Dorf schmückt gemeinsam eine Stange, die mit Querbalken und Bindfäden rautenförmig bespannt ist, an denen dann Blätter befestigt werden. Auf der Spitze ist eine Figur des heiligen St. Johannus. Die Arme sehen aus wie kleine Schwerter, die sich im Winde drehen. Das ist überall hier in der Region ähnlich gemacht und die Dörfer stehen im Wettbewerb, wer denn in diesem Jahr die schönste Midsommerstang hat.
Nachdem Liederzettel verteilt wurden, haben die Teilnehmer des kleinen Festes einige finnische Lieder gesungen, die wir brav mitgesummt haben. Einen Schnaps gab es auch noch und alle gingen fröhlich nach Hause, wie das auch in Schweden üblich ist. Prost! Dort wird das Fest weiter gefeiert.

Auf dem Fest hat uns ein Professor aus Deutschland, der auf der Insel lebt und in Turku an der Uni lehrt, einiges von der Insel erzählt.
So z. B. von den Wehranlagen der „Deutschen", die hier in den Granit der Insel gebaut wurden. Nach Kriegsende wurde beschlossen, diese Anlagen zu sprengen, und die Einwohner wurden zur Sprengung aufgefordert Türen und Fenster aufzumachen, damit diese keinen Schaden nehmen. Munition war übermäßig vorhanden, da sich in dieser Region nicht viel abspielte. Alles wurde herangeschafft und in die Luft gejagt. Die große Überraschung war, dass fast die komplette Anlage diesen Knall völlig unbeschadet überstanden hat und die Fenster auf 2 Nachbarinseln geborsten sind, denn diese Leute sind nicht gewarnt worden. Es hatte ja auch niemand mit diesen Auswirkungen gerechnet.

Korpoström, – unser nächster Hafen, wunderschön an einem kleinen Sund gelegen. Mit einem Hotel, zwei Stegen und sonst nichts drum herum, lud uns zum Bleiben ein. Bestes Wetter machte am nächsten Tag Lust auf eine ausgiebige Wanderung (Walkingrunde!). Natürlich hielt das Hotel eine schöne Karte bereit, die sogar kostenlos war und so stapften wir los in die schöne Natur. Anfangs noch ein paar Ferienhäuser und dann nur noch schön. Blankgeschliffene Felsbacken, Heideflächen und Kiefernhaine wechselten sich ab und faszinierten uns. Der ein oder andere Haufen mit Elchkacke ließ uns Raum für wilde Spekulationen. Es sollte uns nicht vergönnt sein, mal einen vor die Kamera zu bekommen. Egal, das klappt schon noch mal.
Nach gefühlten 15 km war auf einmal die Orientierung anhand der Hotelkarte schwierig. Als Ehepaar hatten wir natürlich unterschiedliche Ansichten, in welche

Kleiner Navigationsfehler vor Figeholm

Erstes Zusammentreffen mit der Caritas

Richtung es weitergehen sollte. Da hatten wir uns sozusagen völlig verlaufen und stritten in der tiefsten Wildnis, ob nun meine Wander App oder der Spürsinn von Heike recht hatten. Das Ergebnis lasse ich an dieser Stelle mal offen. Mein Akku war fast leer und mit schwachem Netz war nichts zu machen. Eher durch Zufall sahen wir ein Auto fahren. In diese Richtung war dann auch wirklich eine asphaltierte Straße, die tatsächlich auch wieder nach Korpo zurückführte.

Die Häfen in dieser Region bestehen oft nur aus ein oder zwei Stegen, die völlig ohne Hafenmole ungeschützt ins Wasser rausgebaut werden. Natürlich ist meistens etwas Landschutz da, aber es kann doch bei viel Wind etwas ungemütlich werden. Es waren wenig Boote unterwegs, was uns immer einen guten Platz in Lee des Schwimmsteges ermöglichte.

Korpoström blieb im Kielwasser zurück. Nach dem kleinen Hafen auf Graskär sollte Turku das nächste Ziel werden.

Turku ist eine wunderschöne Unistadt mit vielen jungen Leuten, Cafe's und tollen Kneipen, die das Stadtbild prägen. Es gibt eine alte Burg und ein sehr nettes maritimes Museum.
Ein besonderes Ereignis im Jahr in Turku ist der Stadtmarathon, der genau in unseren Aufenthalt fiel und direkt vor unserem Boot vorbei ging. Es war schon beeindruckend, wie über einen Zeitraum von 5 bis 6 Stunden die Teilnehmer vor unserem Liegeplatz vorbeizogen. Die ersten Teilnehmer begleitet von vorausfahrenden Kamerawagen und Motorradeskorte. Viele Stunden später kamen dann die Teilnehmer, die für diese Strecke bis zu 8 Stunden benötigten. Diesen Menschen galt die größte Hochachtung, denn sie wurden mit Beifall und motivierenden Anfeuerungsrufen begleitet, um diese Anstrengung zu bewältigen.

Die Lille Oe lag vor einem kleinen Bistro und es war interessant zu beobachten, wie sich Gäste zum Frühstück einen Kaffee und ein Croissant holten. Freche Möwen hatten den Dreh genau raus, wie sie aus einiger Entfernung den Angriff auf das unversehrte Croissant sehr gekonnt starteten. Man konnte nur noch verdutzt hinterher schauen und sich ärgern.
Turku hat uns 4 Tage bei schönstem Wetter und sommerlichen Temperaturen verwöhnt und gefesselt.
In der alten Markthalle fanden wir manche Leckerei, die unsere Gaumen verwöhnt hat. Ein wenig hat es uns an Barcelona erinnert. Die Finnen sind wunderbare herzliche Menschen, die uns gegenüber sehr offen und besonders freundlich waren.

Bevor es uns weiter zog, um einen schönen Schlag nach Norden zu segeln, wurden ausgiebig die Seekarten studiert und einige kleine Häfen ausgesucht, die für uns in Frage kamen. Ein Ankern zwischen den Schären ist hier nicht so einfach wie in Schweden. Man bewegt sich auf small Waterways, die man auch nicht verlassen sollte. Schöne Buchten am Rande dieser Strecken waren entweder 30 Meter tief oder flach und mit großen Brocken am Grund. Auch zu niedrige Brücken zwangen uns teilweise einen Umweg in Kauf zu nehmen. So war schon eine genauere Feinplanung von Vorteil und bewahrte uns vor unnötigen Überraschungen.

Mit der Crew der Louise hatten wir vor Jahren über einen Törn nach Uusikaupunki philosophiert, was aber nur mit guten Winden und genug Zeit klappen konnte. Von Turku aus waren es aber nicht mehr viele Meilen und so wurde diese kleine Stadt, von der wir gar nichts erwartet hatten, angelaufen.
Hier befindet sich das Zentrum der finnischen Autoindustrie. Das legendäre finnische Saab Werk, in dem unter anderem auch der Porsche Boxter vom Band lief, produziert heute die Mercedes A Klasse.
Wer hat's gewusst ?
In einem liebevoll geführten Automuseum direkt neben dem Mercedeswerk

Abschied von der Lille Oe

besuchten wir die größte private Saab-Sammlung der Welt. Über 300 Saab-Exponate und auch andere interessante Fahrzeuge der Zeitgeschichte erwarten den Besucher.

Auch hier, :-) in Uusikaupunki, lag wieder eine HR 36 neben der Lille Oe!
Unsere Schublade im Kopf wurde wieder ein bisschen mehr geöffnet und man kam schnell ins Gespräch. Schon kurze Zeit später wechselten wir mit einer Flasche vom besten Wein zur Rassy rüber. Die frischgebackenen Eigner erzählten voller Stolz von der Geschichte, wie sie zu dem Boot gekommen waren.
Auch wir konnten von unserem Traum erzählen, auch mal so ein Boot unser Eigen zu nennen.

So wurde das Verlangen größer und größer. Der Eigner machte uns auf ein Angebot aufmerksam, das gerade im Internet veröffentlicht wurde. Es war die Baunummer 600 auf dem Markt. D. h., die vorvorletzte gebaute HR 36 und die letzte, die ausgeliefert wurde.
Ein englisches Arztehepaar, das das Boot neu gekauft hatte, musste aus gesundheitlichen Gründen die Segelei aufgeben. Das hatten sie sich eigentlich anders vorgestellt, aber ein Schlaganfall machte der Lebensplanung einen Strich durch die Rechnung. Vor Kurzem hatten sie dem Boot noch ein neues Rigg verpasst und auf Rollgroß umgestellt, um das Boot leichter handhaben zu können. Sprayhood und Kuchenbude hatten sie auch gerade neu geordert und das gleich zweimal; man weiß ja nie, was mit dem Pfund wird beim Brexit.

Die Eigner waren im Mälaren unterwegs und wir völlig ab vom Schuss in Uusikaupunki. So ein Angebot ist nicht lange am Markt, und wenn man da eine Chance haben will, muss man schnell sein.
Heikes Wecker klingelte wieder um 4:30, denn wir wollten so bald als möglich in diese Richtung segeln, um uns mit der Rassy zu treffen.
Durch die finnischen Schären, die Alands, mitten durch Stockholm und durch den Mälaren sind wir 4 Tage später in Södertälje eingetroffen. Hier lag es nun, das Objekt unserer Begierde.
Alles was jetzt folgte, hatte nicht viel mit Vernunft und sachlichem Nachdenken zu tun. Wir waren aber relativ sicher, dass unsere langjährige Erfahrung und unser Gefühl eine gute Grundlage für eine mehr oder weniger fundierte Kaufentscheidung waren.
Pure Aufregung und Schmetterlinge im Bauch, ganz wie bei einer neuen Liebe.
Das entstandene Vertrauen zu dem Eignerehepaar und einige Tage, in denen wir das Boot ausgiebigst angesehen und gesegelt und getestet haben, waren genug Gründe für eine neue „ Ehe“ mit der „Caritas“ und der nun unumgänglichen Trennung von der Lille Oe.

Für uns ein gewaltiger Schritt, denn wir haben auch unsere Bavaria sehr geliebt.

Der Name des neuen Bootes wäre nun nicht unsere erste Wahl gewesen, aber Caritas hat im Rest der Welt eine völlig andere Bedeutung, als wir es hier in Deutschland assoziieren.
Das Boot war nun aber auch schon einige Jahre mit diesem Namen in der Ostsee unterwegs und hatte seine eigene Geschichte. So haben wir uns entschlossen, den Namen, der Liebe und Geborgenheit bedeutet, zu belassen und mit Überzeugung und Stolz zu führen.

In der folgenden Nacht wurde uns klar, was wir für ein Problem hatten. Nun hockten wir mit zwei Schiffen in Södertälje und die Gefühle schwankten zwischen Euphorie und Panikattacken.
In Kalmar sollte die Caritas noch einmal gekrant werden, um die Unversehrtheit des UW-Schiffes zu dokumentieren.
Die alten Eigner boten uns an, das Boot bis nach Heiligenhafen zu segeln, wenn wir sie zum Flughafen nach Hamburg bringen könnten, von wo aus sie nach Zypern auf ihren Altersruhesitz zurückfliegen wollten.

Beide Boote gingen nun auf Südkurs mit einem Zwischenstopp in Kalmar, wo noch mal das Unterwasserschiff in Augenschein genommen werde sollte.

Skippers neuer Arbeitsplatz

Mit der Lille Oe haben wir dann wieder Meilen gemacht, sind früh aufgestanden und einige Tage vor der Caritas in Heiligenhafen angekommen. Unsere Offerte im Internet stieß auf reges Interesse und schon vor dem Eintreffen in Heiligenhafen, waren einige Besichtigungstermine vereinbart. Also Boot putzen, ausräumen und blitzblank präsentieren.
Am dritten Tag in Heiligenhafen hat die Lille Oe neue, liebenswerte Eigner gefunden, die uns noch etwas Zeit auf dem Boot ließen, denn die Caritas war noch in weiter Ferne.
Die alten Eigner der HR 36 hatten sich durch ihr Handicap nur kurze Schläge zugemutet, trafen dann aber auch eine Woche später in Heiligenhafen an Steg 3 ein.

Nachdem ich die Alteigner zum Flughafen gebracht hatte, konnten wir beide Boote nebeneinander legen und es begannen noch einmal ein paar Tage putzen und räumen. Nach anfänglichem „Fremdeln“ sind wir nun glücklich und auch sicher, alles richtig gemacht zu haben.

Im September konnte noch ein Törn rund Fünen das Vertrauen zum neuen Boot vertiefen und so ging unser aufregender Sommer 2017 zu Ende.

Heike und Frank Hoyer

Mit der Libertijn von Lelystad nach Heiligenhafen

Schleuse Lauwersoog

Dokkumer Djip

Bei strahlendem Sonnenschein und fast Mittelmeertemperaturen starteten wir mit unserem Schiff, einer 44er Bavaria, von der Flevo Marina in Lelystad Richtung Heiligenhafen.

Unser erstes Etappenziel war Lemmer. Um Lemmer anlaufen zu können, mussten wir auf diesem Törn unsere erste Schleuse nehmen. Schon das war ein kleines Erlebnis. Die Wartezeit bis zum Schleusen versüßten uns Schafe, die von der bis an den Wartesteg gelegenen Wiese bis ans Schiff heran kamen.

Lemmer ist ein schöner Hafen dicht am Strand des Ijsselmeeres und der Stadt – immer noch traumhaftes Badewetter. Das angenehm warme Ijsselmeer lud zum Baden ein, sodass wir auch das testeten. So oft gibt uns die Ostsee bei den leider meist eisigen Temperaturen diese Chance nicht. Das musste also genutzt werden. Den Hafentag in Lemmer nutzten wir, um aufgetretene Probleme mit den Batterien zu lösen und uns mit Proviant und allem, was wir für unseren Törn brauchten, einzudecken. Der Einkauf von Wasser – ein ganzer Einkaufswagen voll – war eine Herausforderung.

Der Ort war bestens geeignet, bot wirklich alles, einschließlich eines tollen Yachtausstatters. Dort bekamen wir alles, was uns noch fehlte, um auf nichts Wichtiges verzichten zu müssen.

Am 8.07.2017 starteten wir auf der stehenden Mastroute Richtung Lauwersoog. Es war immer noch heiß – einfach Traumwetter. Die Badeplattform an unserem Schiff bot sich an, bei baumelnden Füßen im Wasser die traumhafte Landschaft zu genießen. Solche Temperaturen waren wir auf unseren bisherigen Törns meist gar nicht gewöhnt.

Die stehende Mastroute bietet durchweg interessante Anblicke. Teilweise hatten wir das Gefühl, durch die Vorgärten der Anwohner zu fahren, irgendwie war es auch so. Die vielen und vor allem vielfältigen Klapp- und Hebebrücken, jede mit Eigen- und Besonderheiten, auch Schleusen, die wir passieren mussten, ließen uns staunen, forderten uns auch. Das viele An- und Ablegen war wie ein Crashkurs. Man hätte an so vielen Stellen anlegen können, an Restaurants, Supermärkten und anderen interessanten Plätzen. Leider war unser Zeitfenster nicht so groß, dass wir alle tollen Flecken erkunden konnten.

In Leuwarden, einem wirklich netten Ort, legten wir an dafür gedachten Anlegern, mit Wasser- und Stromversorgung direkt am breiten Kanal mitten in der Stadt, an. Ein super Service dort. Mit guten Restauranttipps wurden wir empfangen, blieben nach einem tollen Essen über Nacht.

Von Leuwarden ging es dann in der 2. Etappe die stehende Mastroute weiter. Wir erfreuten uns an den entlang des Kanals gebauten typischen holländischen Windmühlen und immer wieder neuen und einzigartigen Brücken, die wir passieren mussten. Das Brückengeld wurde traditionell in einen Holzschuh gelegt, der an einer Angel bis hinunter auf unser Schiff gelassen wurde.
Das Ende unserer Tour auf der stehenden Mastroute war Lauwersoog, das Tor in die Nordsee.

Landgang auf Norderney

Bis hierhin waren wir zu viert, einschließlich unserer 6- und 19-jährigen Töchter. In Lauwersoog bekamen wir mit Hillmar einen weiteren erfahrenen Skipper dazu. Vor der Nordsee hatten wir schon ein wenig Respekt, zumal wir üblicherweise in der Ostsee unterwegs sind, ohne Gezeitenrechnerei.

Das traumhafte Wetter mit Dauersonnenschein blieb uns weiterhin treu. So gingen wir durch die Schleuse von Lauwersoog und waren dann in der Nordsee. Die zeigte sich von ihrer sanften Seite, ohne viel Welle, aber gutem Wind. Wir kamen gut unter Segeln voran. Nach ca. 50 sm bei tollem Sommersonnenwetter erreichten wir gegen 20.00 Uhr Borkum. Der dortige Hafen ist etwas abgelegen und es gab leider keine Gelegenheit mehr für uns, die Insel zu erkunden. Wir wollten ja gleich am nächsten Tag weiter. Deshalb müssen wir da dann wohl noch einmal hin!

Von Borkum aus wäre es auch ideal gewesen, nach Helgoland zu segeln und von dort aus nach Cuxhaven. Das hat uns schon sehr gereizt. Helgoland lohnt sich wirklich, war aber der definitiv längere Weg. Wir mussten, leider achtend auf die uns verbleibende Urlaubszeit, eine andere Route nehmen, über Norderney. Das hat sich aber mehr als gelohnt, eine ansprechende Insel mit allem Drum und Dran.

Von Borkum mussten wir am nächsten Morgen wegen der Tide auch schon um 5.00 Uhr auslaufen. Norderney, ca. 44 sm entfernt, liefen wir mit einem defekten Regler an der Lichtmaschine an. Zum Glück haben wir ja Segel! Das Problem wurde mit Bordwerkzeug glücklicherweise schnell gelöst und wir konnten die Insel erkunden. Wer noch nicht da war, es lohnt sich. Ein wirkliches Highlight war das Restaurant in dem ansprechenden Yachthafen, ein kleiner Gourmettempel. Allein dafür würde sich ein Törn nach Norderney schon lohnen!

Der Hafenmeister klärte uns schnell und eindringlich auf, dass wir uns auf einen Hafentag einrichten müssten. Ein Sturm nahte, der auch kam. Auf See wäre das sicherlich nicht so angenehm, aber die steife Brise, Sonnenschein hatten wir wenigstens, störte nicht beim Erkunden der Insel und dem Stadtbummel. Die Restaurantentscheidung für den Abend stand nach den tollen Erfahrungen vom Vorabend gar nicht zur Diskussion. Wir waren uns einig und genossen bei wieder tollem Essen den herrlichen Blick über den Yachthafen.

Die Gezeiten gestatteten ein Auslaufen von Norderney erst am nächsten Mittag.

In Leuwarden

Highlight – das Restaurant am Yachthafen von Norderney

22.10 Uhr auf der Nordsee, ca. 55 sm vor Cuxhaven

Auf dem NOK

Für die Etappe nach Cuxhaven, immerhin ca. 64 sm, war das eigentlich zu spät, aber das interessiert den Wasserstand nicht. Bei stockfinsterer Nacht liefen wir kurz vor Mitternacht in Cuxhaven ein. Trotz Nutzung jeder verfügbaren Lichtquelle sahen wir nichts – keinen Liegeplatz. Dann zeigte sich wieder einmal, dass Segler tolle Menschen sind und mitdenken. Unsere missliche Situation – man konnte einfach nichts sehen – erkannten andere Segler, die glücklicherweise noch wach waren. Wir bekamen Taschenlampensignale und wussten damit, wohin wir konnten. Die Welt ist ein Dorf – das zeigte sich dort auch wieder einmal. Die netten Segler kannten wir schon, hatten sie unterwegs schon einmal getroffen, lagen mit ihnen auf Borkum im Päckchen.

Auf der Nordsee

Um 4.45 Uhr, nach gerade mal 2 Stunden Schlaf legten wir in Cuxhaven ab und erreichten pünktlich um 6.25 Uhr die Schleuse zum NOK. Bis alle Schiffe sortiert waren, dauerte es ein wenig und dann waren wir im NOK, um wieder in unser alt gewohntes Segelrevier der Ostsee zurückkehren zu können. Wir hatten immer noch tolles Sommerwetter und so konnten wir uns bei der etwas trostlosen Maschinenfahrt auf dem NOK wenigstens am Wetter erfreuen und weiterhin Sonne tanken.

Unser Ziel nach dem NOK für die Nacht sollte Laboe sein. Wir freuten uns, die NOK-Schleuse zur Ostsee schon 15.30 Uhr erreicht zu haben und planten einen schönen Abend in Laboe. Es sollte anders kommen. Man ließ uns mehr als 4 Stunden vor der Schleuse auf Warteposition. Wir durften einfach nicht rein. Es sammelten sich unzählige Schiffe, alle mussten warten und wir verstanden zunächst nicht, warum.

In der Kieler Förde vor der Schleuse hatte ein Frachter durch falsches Umpumpen des Ballastwassers sein Schiff fast zum Kentern gebracht. Er konnte das nur dadurch verhindern, dass er seine Holzladung abgeworfen hat. Dadurch war der Bereich vor der Schleuse für den gesamten Schifffahrtsverkehr gesperrt.

Es schwammen riesige Mengen von Holzbündeln herum. Diese lösten sich teilweise auf und so schwammen Holzbalken herum. Es wurde versucht, diese wieder einzusammeln, aber nicht besonders erfolgreich. Es schwammen noch zu viele herum.

Nach bedingter Freigabe für den Schifffahrtsverkehr konnten wir endlich schleusen. Da war es schon Abend und keine gute Sicht mehr. Wir sind gewarnt gewesen und mit wachsamem Blick unbeschadet in Laboe eingelaufen. Am nächsten Morgen konnte man bei guter Sicht und Sonnenschein erst einmal sehen, was auf der Ostsee noch herumschwamm, welchen Gefahren wir ausgeliefert waren und mit welchem großen Glück wir ohne Kollision Laboe erreicht hatten. Wie ausgelegt schwammen überall riesige Holzbalken.

Nun mussten wir es nur noch in der letzten Etappe bis Heiligenhafen, unserem Heimathafen, schaffen, in einem Parcours durch die Holzbalken. Auch das klappte wunderbar. Wir waren ein gut eingespieltes Team und alle hielten Ausschau. Am Nachmittag erreichten wir unseren Heimathafen in Heiligenhafen und wurden von unseren lieben Clubkameraden herzlich empfangen. Ein wunderbarer und abwechslungsreicher Törn war damit leider zu Ende.

Stefanie Wulff
SY Libertijn

Übrigens der Krombacher Cup 2018 startet am 26. Mai 2018

Willkommen sind alle mit einer seetüchtigen Segelyacht und Interesse an einer Regatta bei der es weniger um Preise geht sondern um Geselligkeit und Austausch unter Gleichgesinnten.

Anmeldungen sind über Regatta-HYC@freenet.de ab sofort möglich.

Holger Kiehn (Sportwart)

Hubert Kinnert
Segelmachermeister

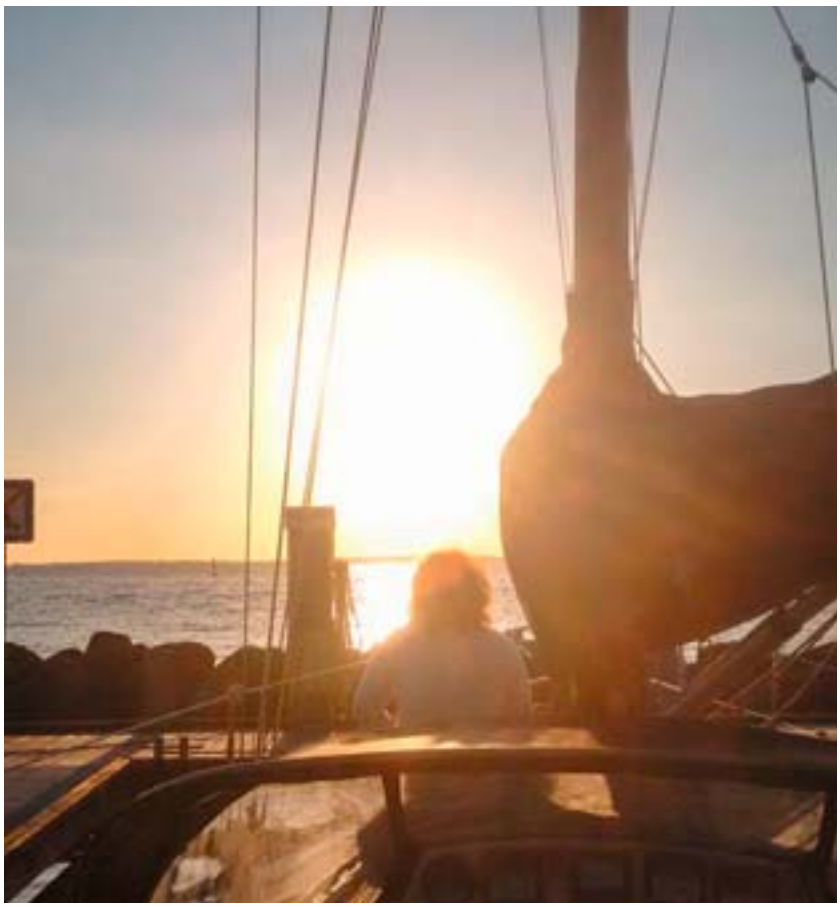
Osterweide 2
23774 Heiligenhafen

SEASTAR-SAILS

Tel. 0 43 62 / 50 33 87 · Fax 0 43 62 / 50 35 87
e-mail: SeastarSailsHK@aol.com

Rainy Days

Zwei Wochen Inselhopping in der dänischen Südsee



Abendstimmung

In Live ist so ein Segeltörn schon was Schönes. Sommer, Sonne, Cocktail in der Hand und beim Sonnenuntergang auf dem Vorschiff liegen und träumen.

So oder wenigstens so ähnlich ist das auch unser Plan für dieses Jahr. Wir wollen entspannt segeln, leider nur für 2 Wochen. Es geht es in die „dänische Südsee", einmal Inselhopping.

Und tatsächlich geht's fast entspannt los. Nur noch schnell beim Pferd die Hufe beschlagen lassen und los. Um 14.00 Uhr soll er kommen, der Hufschmied. Er kommt immer 'ne ¼ Stunde früher. Immer, nur nicht heute. Um 20.00 Uhr Cookie (das Pferd) ist fertig beschlagen und wir düsen los. Gipfeltreffen, aber warum in Hamburg? Geht's noch … ganz Hamburg scheint zu stehen! Unser Navi macht Zicken und wir fahren im Stockdustern durch irgendeinen Wald, Richtung Westen! „Norden!", sag ich der Tante vom Navi, „Norden!", Ja spinnt die denn?

00.30 Uhr Lübeck: Autobahnessen, eigenartigerweise sehr lecker und super entspannt, geht doch. 01:30 Uhr Urlaub, wir sind in Heiligenhafen angekommen. Die Frage an Maj-Britt, ob wir gleich noch ablegen wollen, trifft nicht wirklich auf Gegenliebe. Irgendwas von Bett und müde und Urlaub …

Grillabend in Marstal

Morgens geht's dann endlich los, lauer Wind. Über Bagenkop geht's nach Marstal. Ist nicht viel los am Rundsteg. Ein älteres Paar mit einen wunderschönem 9 Meter Holzboot hat, dummerweise mit Würgeknoten am Dalben, in einer Doppelbox festgemacht. Der Wind nimmt zu und macht das Einholen der Leinen fast unmöglich, zu allem Überfluss ist einer der Festmacher nun auch noch unter die Wasserlinie gerutscht. Wir haben alle Hände voll zu tun, um sie frei zu bekommen, leider ohne Erfolg.

Nun kommt ein echter Mann zum Einsatz! Auf einem Motorboot nebenan reißt sich der Skipper (50, leichter Bierbauch, Däne) die Klamotten vom Leib und springt von der Flybridge ins (mit Ver-

Im Sommer, immer viel trinken!

Inselabend

Mit den E-Rollern unterwegs

laub: arschkalte!) Wasser, taucht und löst die Leinen. Respekt! Das nenn ich mal einen Gentleman. Wir bleiben einen Tag hier. Regen und Sonne wechseln sich ab. Zwischendurch stürmt es heftig – Sommer eben. Wir erkunden mit unseren E-Rollern die Umgebung. Marstal ist uns zwar bekannt, aber die Roller bringen doch einen erheblichen Zugewinn an Aktionsradius. Immer hin schaffen die Dinger gut 25 Kilometer, bevor sie wieder ans Netz müssen. In Marstal gibt's 'nen Baumarkt!

Hochsaison auf Lyø

Wir legen ab und wollen nach Lyø. Außer uns ist kaum jemand unterwegs, ich gehe davon aus, dass alle den Wetterbericht etwas pessimistischer betrachtet haben. Aber ich bin sicher, da stand was von Sonne, in Skandinavien. 6 SM vor der Insel … bis jetzt war alles gut, nur die Wolkenwand da vorn! Wenn jetzt nur der Anlasser nicht plötzlich streiken würde … Interessanterweise erzeugt dieses Problem, keinerlei emotionale Regungen bei uns.

Ich kann den Fehler nicht finden. Nach ein paar Versuchen springt der Motor zumindest an. Höchste Zeit, es regnet wie aus Eimern, an Segeln ist bei den heftigen Böen und der Sicht von ein paar Metern nicht zu denken. Pitschnass laufen wir in den fast leeren Hafen von Lyø ein. Es ist Juli, um das an dieser Stelle noch einmal zu betonen, also Sommer.

Auf Lyø nutzen wir wieder die Roller und fahren die gesamte Insel ab. Naturhistorische und geschichtliche Denkmäler müssen genauso unsere Anwesenheit ertragen

Bastelspaß mit Anlasser

wie die extrem geile Pizzeria im Dorf. Hier hat sich für 5 Jahre ein Startup in einem alten Gemäuer neben dem Friedhof breitgemacht und bietet zum Beispiel in Erdnussöl frittierte Pommes oder Steinofenpizza an.

Nachdem der Regen etwas nachgelassen hat, geht's gestärkt zurück an Bord und ich schau mir das Anlasserdrama an. Da müsste eigentlich noch ein Ersatzanlasser in der Backskiste sein. Und richtig, ich werde fündig. Ich frag mich nur, was mich geritten hat, einen Anlasser vom Käfer mit aufs Boot zu nehmen? In Zeiten moderner Kommunikation kein Problem. Raquel ist zu Hause und wird gebeten, den passenden Anlasser aus der Scheune zu holen. „Der muss da rechts unter den Motorteilen liegen, na 'n Anlasser eben, für einen Yanmar." Oh je, 300 m² Raum zum Suchen.

5 Minuten hat sie gebraucht und tatsächlich den richtigen gefunden. Nun muss er nur noch zu uns. Wir segeln nach Faaborg. Es ist Dienstag, wir wählen Expressversand ….

Ein Paket aus Deutschland mit einem schweren elektronischen Gerät, Versand an einen Fährhafen in Dänemark, postlagernd. Ja, da kann man schon auf bombastische Gedanken kommen!

Wir warten. Mittwoch ist das Paket tatsächlich in Dänemark, Donnerstag auch und Freitag erstmal und dann ist es 13.00 Uhr, Feierabend für die Post. Wir sind seit Donnerstag in Faaborg und warten. Samstag, nee, da kommt keine Post, erst Montag wieder. Ich zerlege den Anlasser, finde zwar keinen Fehler, mache aber alles gängig und baue ihn wieder zusammen. Unsere Liegeplatznachbarn glauben, ich hab 'ne Vollmeise.

Egal, ist ein Segelboot, wer braucht da 'nen Anlasser? Wir fahren nach Avernakø und wollen das Wochenende hier verbringen. Auch dieser Hafen zeigt einen eher herbstlichen Füllstand, kein Wunder, es regnet wieder ohne Ende. Unser Heimathafenschriftzug (WOLFSBURG) sorgt hier komischerweise immer wieder für Gesprächsstoff. Da fahren Segler aus Braunschweig, Wolfenbüttel und ebenfalls Wolfsburger vorbei, stoppen auf und quatschen 'ne Runde mit uns … vor dem Anlegen. Glücklicherweise ist nicht viel los, sodass wir hier keinen Stau erzeugen.

In den Regenpausen nutzen wir wieder ausgiebig unsere Roller und erkunden die Insel von einem Ende zum anderen. 18 km und immer noch laufen sie. Fast täglich nutzen wir die kleine Freiheit, egal, wo wir sind.

Montag, wir sind wieder in Faaborg und guter Hoffnung, unseren Anlasser in Empfang nehmen zu können. Tatsächlich ist das mittlerweile zerfledderte und mehrfach geöffnete Paket irgendwie angekommen. Schnell ist der Anlasser getauscht und – funktioniert auch nicht. Das Batteriekabel war gebrochen und muss ersetzt werden.
Es regnet, was auch sonst. Von Faaborg geht's Richtung Drejø. Der Hafen ist fast voll und wir entscheiden uns, nicht an der Vorhafenregatta teilzunehmen. Also weiter nach Skarø, auch voll. Svendborg, hier ist der Bär los, irgendeine Großveranstaltung, also weiterfahren. Im Svendborgsund ist irgendwie jeder Hafen voll. Jemand hat „Sommer" gerufen und alle haben es geglaubt. Verdammt, es regnet schon wieder!
Am Ende eines langen, schönen und nassen Tages landen wir in Rudkøbing.

Noch ein paar Tage geht es durch die Südsee, bevor es uns wieder nach Hause zieht. Definitiv war es der nasseste Urlaub, den wir je hatten, dennoch erholsam und abwechslungsreich. Kein Meilenfressen, keinen Tag Flaute, nicht einmal der Versuch, ins Wasser zu gehen, nur mit den Füßen.

SY Majra (Maj-Britt & Michael)

Faaborg, er ist da!

Bootswerft Hans Göttsch

Inhaber: Holger Much · Maschinenbaumeister
Kapitän-Nissen-Straße · 23774 Heiligenhafen · Telefon (04362) 6360

Wenn es um Reparaturen oder den Service Ihrer Yacht geht – können Sie immer auf uns bauen.

BOSCH Service

SCHÖNING

Oldenburg / Ostsee

Autorisierter Eberspächer- und Webasto-Service

Neustädter Straße 16
23758 Oldenburg/H.
Tel. (0 43 61) 51 22-0, Fax 51 22-90
www.ship-car-truck.de

BOSCH Service
Marine Service
Car Service
Truck Service

Winterlager für Boote

Für jeden Skipper erreichbar, auf Fehmarn, in 1 km Entfernung zum Seglerhafen in Lemkenhafen.

Unser Angebot für Sie:

- Speziell für die Lagerung von Booten ausgestattete Hallen (Wasser, Strom, viel Licht), separates Mastenlager.
- Lagerung von Booten im Freien auf dem Hof.
- Transport vom Hafen zu den Hallen und zurück.
- Duschen und WCs, neu renoviert.
- Und natürlich ein großer Waschplatz.
- Zimmer mit Frühstück und Ferienwohnungen/-häuser.

In Lemkenhafen: Kran mit 20 t Hubleistung für den täglichen Einsatz!

Höper • Mittelhof • 23769 Fehmarn
Telefon (04372) 291 • Fax (04372) 81 18 • www.mittelhof-hoeper.de

Einmal Limfjord und zurück

Leere Häfen, sonst ist nix passiert

Die Idee ist, die Runde Heiligenhafen, Helgoland, Limfjord, Heiligenhafen zu machen.

Samstag, 10. 6. 2017
In der zweiten Hälfte der kommenden Woche soll es in der Nordsee Nordwestwind mit 7 Bft geben. Da sehen wir von unserem Plan ab und steuern bei sommerlichem Wetter Spodsbjerg an. Leider ist der Wind meist schwach und die ersten Motorstunden fallen an. Der Hafen ist praktisch leer, allerdings treffen wir, zum ersten Mal, unseren Stegnachbarn Achim. Er ist mit seiner LM und Mitsegler Michael unterwegs nach Oslo.

Sonntag, 11. 6. 2017
Bei gutem Wetter, SW–W 3–5 und mitlaufendem Strom kommen wir ganz prima nach Kerteminde.

Montag, 12. 6. 2017
Der Wind kommt heute aus WSW, um die 20 Knoten. Es gibt Sonne und Wolken im Wechsel, auch mal ganz leichte Regenschauer. Beste Bedingungen, um schnell nach Ballen auf Samsø zu kommen. Der Hafen ist runderneuert und nicht gerade leer, aber es gibt zur Abwechslung mal kein Problem, einen Liegeplatz zu finden. Wir treffen Achim und Michael wieder, die gestern Kerteminde ausgelassen hatten.

Ballen: kein Problem mit Liegeplätzen

Dienstag, 13. 6. 2017
Es gibt viel Wind aus West bis Nordwest, dabei ist das Wetter gut. Soweit wir das mitbekommen, läuft niemand aus. Wir machen die Räder klar und radeln nach Tranebjerg. Bergauf gegen den Wind, das ist richtig anstrengend. Die Belohnung kommt dann auf dem Rückweg.

Mittwoch, 14. 6. 2017
Eigentlich wollten wir noch einen Stopp in Langør einlegen, aber die unsicheren Windaussichten für morgen veranlassen uns, gleich bis Grenaa zu segeln. Der Hafen ist immer noch vergleichsweise teuer. Was wir ganz verdrängt hatten: Bis zum Bäcker sind es 10 Minuten, zum Supermarkt 20 Minuten, jeweils eine Richtung.

Donnerstag, 15. 6. 2017
Nach dem Ablegen bereiten wir den Spi vor, aber selbst dafür ist zunächst zu we-

nig Wind. Kaum ist der Spi etwas später oben, haben wir halben Wind. So kommt wenigstens keine Langeweile auf. Mit dem Blister und etwas mehr Wind stabilisiert sich die Lage und wir schippern mit rund 4 Knoten nach Anholt. Große Überraschung: auch hier nur sehr wenige Boote.

Freitag, 16. 6. 2017
Wir machen eine lange Wanderung um und über den hohen Teil (rund 40 Meter) von Anholt. Am Strand liegt ein (lebender) Seehund. Vom Hügel hat man schöne Ausblicke auf den Hafen und auf die menschenleere Heidelandschaft im Nordosten. Petra entdeckt die Orakel Bar. So eine Kneipe hätten wir auf Anholt nicht erwartet. Sie befindet sich versteckt am Strand in einem ehemaligen Fischerschuppen. Dort finden wir uns am Abend mit Achim und Michael auf ein paar Bier ein. Morgen werden sich unsere Wege trennen.

Samstag, 17. 6. 2017
Wir sollten eigentlich Nordwest 5 Bft und wolkenlosen Himmel haben. Tatsächlich können wir so gerade unseren Kurs anliegen. Von den 5 Bft merken wir anfangs nur die 1,5 Meter Welle. Nachdem wir den größten Windpark Dänemarks passiert haben, wird es ruhiger. Nur der Wind dreht auf die Nase und wir müssen Richtung Bønnerup noch ein paar Kreuzschläge machen. Man sieht schon lange die Windgeneratoren auf der Hafenmole, die so aber nur quälend langsam näher kommen. Zum Abendessen gibt es am Hafen riesige Portionen Fast Food, mit Unmengen Salz auf den Pommes. Zum Glück werden wir in den nächsten Wochen noch lernen, dass die Dänen dies auch anders können.

Sonntag, 18. 6. 2017
Nach Hals können wir optimal segeln, nur auf den letzten Meilen erwischt uns noch eine heftige Böe. Im Hafen finden wir in der Nordwestecke eine genau passende Lücke. Der Skipper vom Boot vor uns hat schon das P in den Augen, als wir zielstrebig auf sein Heck zu dampfen, aber alles passt haargenau.

Montag, 19. 6. 2017
Es zeigt sich, dass es meist günstiger ist, den Limfjord von West nach Ost zu befahren. Westwind 2 Bft und 1 kn Gegenstrom, da muss bis Nibe der Motor ran. Immerhin kann man so genau die Brückenzüge bei Aalborg zur vollen Stunde abpassen. Kurz nach dem Anlegen in Nibe kommt ein Herr im vollen Hafenmeister-Ornat an unseren Liegeplatz. Nach Spodsbjerg der erste Hafenmeister mit zwei Beinen. Dieser will uns auch nur sagen, wo wir den Automaten finden. Gleich daneben gibt es einen Eissalon und wir gönnen uns vier Kugeln zu umgerechnet 10 Euro. Also für alle vier zusammen. Außerdem bewundern wir das fette Schild am Steganfang, das sagt, dass das Begehen des Stegs auf eigene Gefahr erfolgt. Offenbar gibt es auch in Dänemark Juristen, die sich nicht vorstellen können, dass man auch eine Eigenverantwortung hat. Fehlt am Stegende nur noch der Hinweis „Bitte nicht weiter gehen".

Dienstag, 20. 6. 2017
Es ist zwar schönes Wetter, aber deutlich kühler als gestern. Der Wind bläst mit 6 Bft, in den Böen auch mal deutlich mehr, aus Nordwest. Wir bleiben und bummeln durch die „pulsierende dänische Kleinstadt". Zurück beim Boot stellen wir fest, dass der Wind den Flaggenstock herausgerissen hat. Wann hat es das am Liegeplatz je gegeben!

Mittwoch, 21. 6. 2017
Leider können wir nur zeitweise segeln. Vor der Aggersundbrücke müssen wir 2 Std. warten. Drei Boote, die lange vor uns Nibe verlassen hatten, warten ebenfalls. Entnervt ankern wir, bis endlich um 13 Uhr die Brücke aufgemacht wird. Danach erwartet uns erst mal eine unangenehme Welle, bis wir Richtung Fur abfallen und die Genua ausrollen können. Im neuen Hafen von Fur lässt es sich prima liegen. Die Insel ist offenbar beliebt für Junggesellenabschiede und Ähnlichem. Wenn so eine lustige Truppe wieder auf die Fähre geht, dann wagt der Kapitän schon mal mit seinem Schiff ein Tänzchen im Wasser, natürlich unter großen Gejohle.

Donnerstag, 22. 6. 2017
Gegen 10 Uhr hört der nächtliche Regen auf. Der Brugsen ist nicht weit und es gibt frische Brötchen. Anschließend mieten wir uns Fahrräder zu je 80 DKR. Es gibt eine ganze Menge, aber die wenigsten sind in brauchbarem Zustand. Letztlich basteln wir uns zwei Exemplare zusammen. Entlang der Westküste radeln wir zum Gammelhavn (Zufahrt total verlandet) und über Schotter- und Graswege weiter nach Norden. Am Knudshoved bewundern wir die Steilküste. Mergel wird im Ostteil der Insel immer noch abgebaut und verarbeitet. Unterwegs passieren wir eine Brauerei und einen Campingplatz. Dort können wir sogar einen Schlüssel ausleihen, um den Lenker an meinem Fahrrad zu befestigen. Nach den Hünengräbern von Manhøje biegen wir falsch ab. Es geht immer schön bergab bis zum Strand. Erst da entdecken wir unseren Fehler auf einer Infotafel. Nach einer Rast machen wir uns auf den Rückweg, bergauf natürlich. Wir

Sommer auf Anholt – leere Boxen

Unterwegs zum Røde Sten (Insel Fur) auf einem „ausgeschilderten" Radweg

passieren Viehgatter und dann kommen erst die richtigen Steigungen und Gefälle. O-Ton Petra: „Sogar Klaus hat das Rad geschoben!" Am Weg liegt der „Røde Sten", ein rotes, eisenhaltiges Kliff und Bispehuen, ein freistehendes Kliff am Moton (Mergel) Abbaugebiet. Nun nur noch bergab bis zum Hafen, der sich etwas gefüllt hat, aber immer noch reichlich freie Plätze bietet.

Freitag, 23. 6. 2017
Eigentlich wollten wir nach Venø, aber die Windrichtung treibt uns nach Jegindø. Ein winziger Hafen, doch für uns gibt es einen schönen Platz. Die Dänen bereiten ihr Mittsommernachtsfest vor, St. Hans. Es finden sich auch Leute zum Feuer ein, aber bei dem Nieselregen bleiben wir lieber unter unserer Kuchenbude.

Samstag, 24. 6. 2017
Raumschots in geschützten Gewässern segelt es sich natürlich schön, selbst wenn es etwas kühl ist. Wir passieren eine Seehundskolonie. Der Brückenwärter der Vilsundbrücke hat offenbar viel Erfahrung. Er schätzt unsere Geschwindigkeit perfekt ein und öffnet punktgenau, so dass wir durchsegeln können. Schon kurz nach Mittag machen wir in Thisted fest. Unsere dänische Freundin Claudia hat einen Platz für uns reserviert. Sie empfängt uns am Steg mit einem leckeren Kuchen und viel Schlagsahne. Wir freuen uns sehr über das Wiedersehen.

Sonntag, 25. 6. 2017, Montag, 26. 6. 2017
Das Wetter ist gar nicht so schlecht, aber der Wind ist böig mit 6 – 7 Bft aus westlichen Richtungen. Wir bleiben in Thisted und verbringen die Tage mit Freunden. Höhepunkte sind ein Ausflug nach Klitmöller (das Surferparadies „Cold Hawaii"), ein Fisch-Büffet am Hafen, der Spaziergang durch Thisted und das sehr gepflegte und toll an der Hafeneinfahrt gelegene Clubhaus des örtlichen Segelvereins.

Dienstag, 27. 6. 2017
Bei angenehmem Nordwestwind 3 – 4 Bft beginnt unser Rückweg. Es wird wieder tricky, den Brückenzug im Aggersund zu erwischen. Danach läuft es ganz gut, zeitweise machen die Halsen mit dem Blister aber viel Arbeit. Der Skudehavn von Aalborg hat immer noch zu wenig freie und hinreichend große Liegeplätze und ist recht teuer. WLAN gibt's immerhin nach Rückfrage beim Hafenmeister.

Mittwoch, 28. 6. 2017
Stadtbesichtigung bei ziemlich gutem Wetter mit Mittagspause in einem netten Café am Mølletorv. Petra hat keine Lust, aber ich besuche noch das Marinemuseum. Nicht uninteressant, aber 80 DKR sind ja auch nicht wenig.

Donnerstag, 29. 6. 2017
Es regnet in Strömen, der Wind kommt mit 4 – 5 Bft aus Ost. Ganz schön blöd. Als der Regen etwas nachlässt, legen wir passend zur Brückenöffnung ab. Der Wind dreht auf Nordost, so können wir Richtung Hals mit Südostkurs sogar segeln. Hier treffen wir auf Christel und Hans-Dieter mit ihrer „Thalassa".

Seehunde am Wegesrand

Clubhaus in Thisted

Freitag, 30. 6. 2017
Mit böigem Wind aus Nordost 5 – 6 und viel Welle ist es zunächst etwas grenzwertig, aber dann schafft es sogar der Autopilot bei „Vollgas“. Grenaa ist noch leerer als vor zwei Wochen. Zum Glück setzt der Dauerregen erst nach unserer Ankunft ein. Wir machen die Heizung an!

Samstag, 1. 7. 2017
Es wird ein schöner Tag, kurze Hose, T-Shirt. Die Crewwechsler Thomas und Uwe treffen schon früh ein. Uwe hat 3 Tüten Radieschen im Gepäck, die er uns den ganzen Tag anbietet. Daraufhin flüchten wir am Abend zum Fischbuffet im Restaurant Skakkesholm, direkt an der Marina. Gute Qualität und „All you can eat and drink“ für 249 DKR pro Person. Wer hätte das in Dänemark erwartet.

Sonntag, 2. 7. 2017
Petra macht sich mit dem Auto auf den Heimweg. Wir können zunächst bei 3 Bft unseren Südsüdwestkurs nicht ganz halten. Später frischt der Wind bis 6 Bft auf, zum Glück rechtdrehend. Unser Ziel heute ist Thunø. Hier war am Wochenende das Jazzfestival. Der Hafen, wohl angesichts der Wetterverhältnisse, hatte sich am Sonntagnachmittag noch nicht geleert. Also Genua wieder ausrollen und weiter nach Marup auf Samsø. Da gibt es mehr als genug Platz.

Montag, 3. 7. 2017
Sonne, Wolken, einzelne Schauern. Also ein paarmal Reffen und Ausreffen. Längs der Nordostküste von Fünen fahren wir auf eine extrem schwarze Wolke zu, Weltuntergangsstimmung. Die Wolke bringt aber keine heftigen Böen, nur Regen. Als wir in Kerteminde festmachen, scheint schon wieder die Sonne.

Dienstag, 4. 7. 2017
Nächstes Standard-Etappenziel ist Omø. Es ist sommerlich, der Wind achterlich und der Strom schiebt mit bis zu zwei Knoten. Was will man mehr. Ich wundere mich mal wieder, warum jemand sich so hinlegt, dass er alleine zwei Längsseitsplätze belegt. Und dann noch eine Rassy.

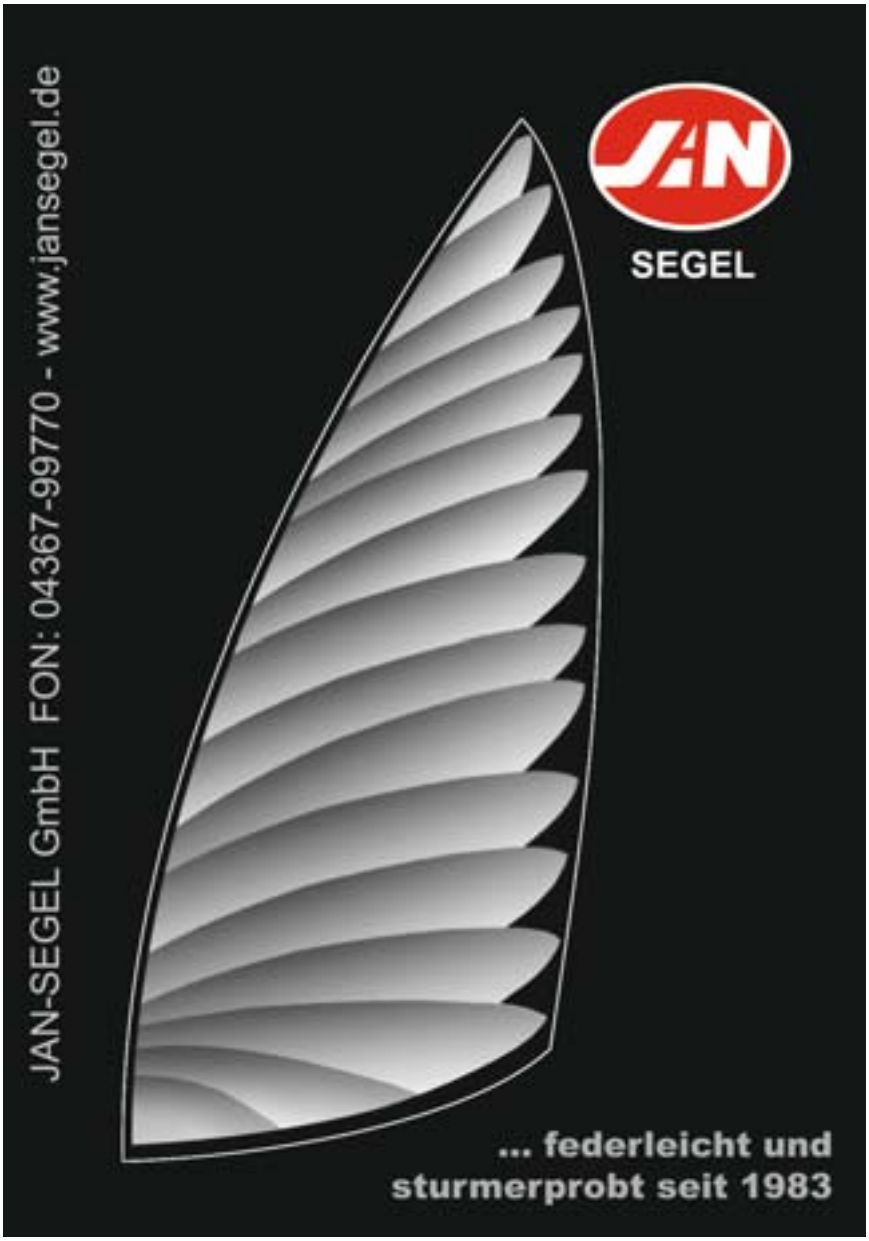
Mittwoch, 5. 7. 2017
Wir haben noch viel Zeit. Also geht es durch den Guldborgsund nach Nystedt. Nur die Brücke bei Nykøbing hält uns auf. Wegen der Wassertiefe ist der Südteil des Guldborgsund immer spannend. Wenn man sich genau an die Betonnung hält, sollten aber 2 Meter Tiefgang kein Problem sein.

Donnerstag, 6. 7. 2017
Ein Sommertag mit Totalflaute. Thomas und Uwe erkunden die Gegend, ich teste das Beiboot. Das sollte ja wenigstens einmal im Jahr in Betrieb genommen werden.

Freitag, 7. 7. 2017
Leider gibt es nur schwachen Wind aus Südost. Segeln können wir nur das Stück vom Windpark bis kurz vor Staberhuk.

Das war’s mal wieder: 620 Seemeilen, 33 Motorstunden, nix weiter passiert. Aber einen schönen Urlaub gehabt. Vor allem, wenn man den weiteren Verlauf des Sommers 2017 betrachtet.

Klaus Lohmann, SY Bilbo



Überführungstörn Helsinki – Bogense

Der Saison voraus ...

Unsere Tanzfreunde Horst (56) und Gabi (38) hatten es sich so schön ausgemalt: Ihren Kleinkreuzer gegen eine richtige Segelyacht umtauschen, den Beruf an den Nagel hängen und dann aufbrechen Richtung Karibik, ohne Zeitdruck und Termine, der Sonne nahe. Doch nach dem Kauf der Yacht, einer 7 Jahre alten als Ketsch geriggten Nautikat 40, macht ein jugendlicher alkoholisierter Autofahrer einen Strich durch diese Träume. Diagnose nach dem Unfall: Querschnittslähmung unseres Freundes vom Hals abwärts, künstliche Beatmung auf Dauer erforderlich. Der Traum vom Leben auf See scheitert an der Wirklichkeit.

Obwohl wir noch keine seglerische Erfahrung mit langen Törns haben, bieten wir unseren Freunden sofort an, die Yacht von Helsinki nach Bogense zu überführen, wo sie in Charter gehen soll. Wir, das sind Karin und Wilfried mit Tochter Alexa. Unverzüglich bestellen wir die erforderlichen Sportbootkartensätze von Finnland, Schweden und Dänemark, die Hafen- und Ostseehandbücher, den Yachtpilot, den Yachtfunkdienst und die Leuchtfeuerverzeichnisse, beantragen eine vorläufige Genehmigung für den Betrieb einer Seefunkstelle in Deutschland, holen Informationen über Ein- und Ausreisebestimmungen sowie Zollvorschriften ein und bereiten uns so gut wie möglich auf den Törn vor.

Am 24. April 1993 bringt uns eine Fähre nach Helsinki, wo wir die Yacht „Wasserrübe“ in Empfang nehmen und dann leider feststellen, dass wir den Seesack mit dem gesamten Schlechtwetterzeug vergessen haben mitzunehmen. Es muss eben auch so gehen. Die Einweisung durch den alten Eigentümer in schwer verständlichem Englisch ist kurz und entsprechend mangelhaft (z. B. „Mit dem AP-Navigator kenne ich mich nicht aus, den hat mein Sohn immer bedient!“). Unser Unternehmungsgeist leidet jedenfalls nicht. Wir wissen zu diesem Zeitpunkt auch noch nicht, dass unsere Freunde die Yacht im Winterlager gekauft haben, ohne sie selbst einmal probezusegeln.

In dem Bewusstsein, mit dem zusätzlich an Bord befindlichen Sat-Nav-Gerät, mit 750 l Diesel und ebenso viel Frischwasser sowie mit ausreichend gebunkerten Nahrungsmitteln eine Garantie für eine erfolgreiche Überführung zu haben, legen wir tags drauf im Sonnenschein bei 3 °C ab. Dass der Motor erst nach mehreren Versuchen anspringt, macht mich allerdings etwas nachdenklich. Dafür gelingt das mit der Ketsch probeweise geübte Mann-über-Bord-Manöver perfekt.

Schnell werden uns die Unterschiede zu heimischen Gewässern klar: Die Untiefentonnen bestehen aus gelb-schwarzen Spieren ohne Topp-Zeichen, so dass bei Wellengang der untere Teil schlecht zu erkennen ist. Wegen der vielen kleinen und kleinsten Über- und Unterwasserinselchen ist aber eine Passage an der richtigen Seite überaus wichtig, will man keine Havarie riskieren. Gewöhnungsbedürftig sind auch die als Richtbaken dienenden und versetzt übereinander stehenden großen orangefarbenen Tafeln mit einem breiten weißen Strich in der Mitte. Sie scheinen mit wachsendem Abstand immer kleiner zu werden und sind ab einer Entfernung von etwa 5 nm nur noch mit einem Fernglas zuverlässig zu erkennen, sofern man wegen der jahreszeitlich bedingten Kälte nicht schon zu einem unbeweglichen Eisblock gefroren ist oder aber Nebel aufkommt.

Unsere Abhängigkeit von diesen Seezeichen wird uns so richtig bewusst, nachdem wir feststellen müssen, dass der Sat-Nav keine Signale empfängt. Ob er defekt, veraltet oder die Antenne zu niedrig angebracht ist? Wir wissen es nicht und nehmen es so hin.

Was wir auch hinnehmen müssen, ist die Tatsache, dass der AP-Navigator uns

Helsinki, Hafen des Helsingfors Segelclub

Die ersten Schären – für uns ungewohnt

Positionen anzeigt, die bis zu 15 nm von unserem tatsächlichen Standort abweichen. Daher bleibt uns zur Standortbestimmung wie zum Beginn unserer Zeit als Segler nur das Koppeln mit Kompass und Logge. Neben dem großen Steuerkompass gibt es 3 weitere dieser Geräte an Bord. Doch eines ist wegen des ungünstigen Sichtwinkels beim Steuern kaum abzulesen, einem zweiten auf dem Kartentisch fehlt die Markierung zum Ablesen des Kurses und die Anzeige des Autopiloten wechselt so schnell, dass sie für das Kurshalten nur bedingt benutzbar ist. Hinzu kommt eine Abweichung zwischen den 4 Kompassen von bis zu 10 Grad. Welcher geht wohl genau??? Für die Anzeige der Geschwindigkeit haben wir 2 Geräte. Nur – sie weichen um etwa 15 % voneinander ab. Zu unserem Ärger tut auch die Selbststeueranlage nicht das was sie soll. Sicherlich war es ein Fehler unserer Freunde, die Yacht im Winterlager zu kaufen, ohne einen Probeschlag gemacht zu haben. Langsam dämmert es uns, dass wir uns wohl aus guter Absicht auf ein nicht ungefährliches Abenteuer eingelassen haben.

Aber wir sind gut drauf und erst einmal geht alles gut. Wegen der Flaute fahren wir zunächst unter Motor und passieren dabei teilweise noch schneebedeckte Ufer, sehen ab und zu eine Eisscholle im Wasser. Nach einigen Stunden kommt ein offenes Motorboot der finnischen Küstenwache mit hohem Tempo auf uns zu. Das Gespräch über die Seereeling wird wechselseitig in finnisch, englisch und deutsch geführt, ohne dass eine Verständigung möglich ist. Auch eine uns von den Finnen gezeigte Tafel in deutscher Sprache ist wenig hilfreich, denn selbst der deutsche Text ist uns völlig unverständlich. Schließlich wünschen uns die Finnen, wenn wir deren Gesten richtig interpretiert haben, noch eine gute Reise und fahren wieder zu ihrem Versteck hinter eine der Inseln.

Naturhafen Borstö

Bald darauf legten wir an in Barölandet, einem hübschen Naturhafen. Weit und breit kein Konkurrent um Liegeplätze zu sehen, kein Mensch, kein Schiff, Natur pur. Wir erinnern uns an einen Hinweis im Ostseehandbuch, wonach in Finnland und Schweden die Segelsaison erst am 1. Juni so richtig beginnt. Doch auch in Hanko, immerhin dem größten Hafen in dieser Gegend, das gleiche Bild. Wieder sind wir allein. Auch ist kein Landstrom zu bekommen. Der Verantwortliche, was immer für eine Funktion er hat, besteht darauf, dass hier die Saison nicht vor dem 1. Mai eröffnet wird. Basta! Dafür lässt uns der Inhaber des am Hafen gelegenen Hotels wenigstens – gegen Entgelt – duschen.

Wieder folgen wir den Richtbaken. Die Nase unserer „Wasserrübe“ liegt meist genau im Wind, also können wir das Segeln auch für heute vergessen. Ein schöner Sonnenschein lässt die Tagestemperatur auf 5° C hochschnellen. Wir durchqueren ein Inselgewirr mit zahllosen Klippen und machen abends fest in Borstö, wo wir an dem einzigen Steg längsseits anlegen. Leider ist das Toilettenhäuschen mit Brettern vernagelt, das daneben stehende Funktelefon hat nur eine finnische Anleitung. Auf die Benutzung müssen wir deshalb verzichten. Einige Häuser stehen ziemlich verloren in der Nähe, doch hier am Wasser gibt es keine Dusche, keinen Landstrom, kein Frischwasser, aber es wird auch kein Hafengeld verlangt.

Am nächsten Tag folgen wir ebenfalls den Richtbaken, bis wir noch ziemlich weit entfernt vor uns aus dem Wasser ragend Felsen erkennen, die nicht in der Seekarte verzeichnet sind und uns keine Durchfahrt zu ermöglichen scheinen. Obwohl wir auf sie zufahren, bleibt der Abstand zu ihnen scheinbar immer gleich. Wie geht das denn? Ein halb untergegangenes Fischerboot, das wir passieren, trägt nicht zu unserer Beruhigung bei. Schließlich verschwindet die Felsenkette bei der Weiterfahrt und gibt uns den Weg frei. Wir sind wohl von einer Luftspiegelung genarrt worden.

Unser nächstes Ziel, der Hafen Helsö, ist wieder menschenleer. Keine Dusche, kein Landstrom usw., wir kennen das schon. Dafür können wir am Ufer eine Schneeballschlacht veranstalten. Das ist mal etwas Neues beim Segeln. Als abends die Sonne glühend in das goldene, klippenbewehrte Wasser eintaucht, wird unser Gefühl der Einsamkeit noch stärker. Wir wünschen uns wieder einmal unter Menschen zu sein.

Dieser Wunsch erfüllt sich in Mariehamn, der Hauptstadt der Åland-Inseln. Im Westhafen begrüßt uns die Viermastbark „Pommern“, die wohl für immer festgemacht hat. Wir sehen immerhin 4 Yachten, davon eine deutsche. Hier im Hafen haben wir Landstrom und dürfen sogar im Umkleidebereich eines in der Nähe liegenden Restaurants duschen – herrlich!

Die Inseln sind eine selbstverwaltete Region im finnischen Staatsgebiet mit eigenem Parlament (bei 20.000 Einwohnern!) und eigener Flagge. Amtssprache ist schwe-

Hafen Mariehamn

disch. Unsere Sehnsucht nach Menschen wird schnell gestillt: Passkontrolle! Den Beamten genügt aber unsere mündliche Versicherung, wir seien im Fährhafen Helsinki schon kontrolliert worden. Hingegen müssen wir später einem anderen Zollbeamten, den wir um einen Bestätigungsvermerk in unseren Carnets bitten, alles einzeln vorzeigen und versichern, dass wir bestimmte eingeführte Gegenstände (5 Sätze Seekarten, eine Werkzeugtasche, eine Rettungsinsel und die maritime Literatur) auch wieder ausführen werden.

Mit dem vor allem von den beiden Damen gewünschten Stadtbummel in Mariehamn wird es jedoch nichts, die Geschäfte sind geschlossen. Auch auf den Åland-Inseln ist der 1. Mai ein Feiertag.

Nun drängt es uns nach Schweden. An unendlich vielen kleinen Felsen vorbei sehen wir endlich einmal freies Wasser. Ca. 2 Stunden, nachdem wir den 60. Breitengrad zum letzten Mal überquert haben, kommen die ersten schwedischen Inseln in Sicht. Im Fährhafen Kapellskär, wo wir einklarieren wollen, finden wir keine Möglichkeit zum Anlegen. Die Einfahrt zum Sportboothafen scheint uns mit 2 m Wassertiefe etwas zu flach, zumal wir den genauen Tiefgang der Wasserrübe nicht kennen. Also weiter nach Furusund, wo sich ebenfalls eine Zollstelle befinden soll. Leider ist sie nicht besetzt. Nun gut, wir haben uns zumindest bemüht. Am nächsten Tag ist der Wind mal wieder zu schwach und kommt auch aus der falschen Richtung. Mit etwas Bangen unterqueren wir unter Motor die Djurö-Brücke und sind froh, als der 19 m hohe Mast die Brückenhöhe von 20 m unbeschadet passiert hat. Eine halbe Stunde später machen wir fest in Bullandö. Zu unserem Erstaunen ist der Hafen schon halb voll mit Yachten. „You're early in the season, but you're very welcome" begrüßt uns der Hafenmeister freundlich. Wir seien das erste Gastboot der Saison. Vor 3 Wochen sei der Hafen noch voller Eis gewesen. Doch das Duschen muss leider wieder ausfallen.

Weiter geht es durch das Schärengebiet Richtung Süd. Am Feuer Kofoten taucht plötzlich ein qualmendes und fauchendes Objekt vor uns auf das jedenfalls kein Schiff sein kann. Es kommt relativ schnell auf uns zu. Es handelt sich, wie wir aus der Nähe feststellen, um ein halb getauchtes U-Boot, das mit uns das Fahrwasser teilt.

Auch im Hafen Nynäshamn sind wir das einzige Sportboot. Der Steg zum Land ist mit einem Tor verschlossen und außerdem mit Stacheldraht gesichert. Dennoch überklettern wir die Sperre, denn Alexa benötigt wegen des stark einsetzenden Heuschnupfens Medikamente. Nach unserer Rückkehr nehmen wir die Gelegenheit wahr, im Hafen bei einem Fischer frischen Lachs zu kaufen. Wenn wir schon wieder auf Landstrom und Dusche verzichten müssen, wollen wir wenigstens gut essen.

Trotz des Ausfalls des Sat-Navs, des AP-Navs, des Autopiloten, mangelhafter Kompassanzeigen und divergierender Anzeigen der beiden Loggen trauen wir uns die erste Nachtfahrt unseres Seglerlebens zu wagen. Ein UKW-Funkgespräch mit dem Wachhabenden von Stockholm Radio vermittelt uns das zu erwartende Wetter: Etwa 4 – 5 Bft. aus NW und „moderate visibility". Wir legen ab und passieren nach 12 nm gegen Mittag das Feuer Landsort, für uns „the point of no return". Von dort nehmen wir Kurs auf das noch ca. 70 nm entfernte Visby, der Hauptstadt Gotlands. Bei einbrechender Dunkelheit stellen wir fest, dass das Rundumlicht im Mast dunkel bleibt. Also schalten wir die übrigen Positionslichter ein. Bald liegt eine Nebelbank vor uns, der wir aber bei nachlassendem Wind mit Motorhilfe gut seitlich ausweichen können. Eine Stunde später das gleiche Spiel mit einer anderen Nebelbank. Leider leidet durch diese Zick-Zack-Kurse auch die Genauigkeit unseres Koppelkurses.

Kurz vor Mitternacht, als der Lachs schmackhaft zubereitet gerade auf den Tellern liegt, ertönt die Alarmsirene des Echolots, die auf 3 m Wassertiefe eingestellt ist. Uns fährt ein Schreck in alle Glieder! Wir stoppen das Schiff auf. Ein Blick auf die Karte und den letzten eingetragenen Koppelort zeigt uns in einem Bereich von etwa 90 m Wassertiefe! Schließlich hört der Alarm auf und wir fahren langsam weiter. Das Echolot zeigt nun schnell wechselnde Tiefen zwischen 15 und 50 m an. Kurze Zeit darauf erneut Alarm, auf der Anzeige lese ich 0,9 m Wassertiefe ab. Das kann nun aber wirklich nicht sein. Nach einem weiteren Blick auf die Seekarte und dem vergeblichen Versuch, die Alarmtiefe zu verändern oder zumindest den Alarm auszuschalten, stelle ich das Echolot ganz ab, um meine Nerven zu schonen.

Inzwischen hat das Rundumlicht im Masttopp seinen Dienst von selbst wieder aufgenommen. Wir setzen unsere Fahrt fort durch die tiefdunkle Nacht mit Kurs auf Visby, ohne weitere Vorkommnisse. Stun-

den später wird die Dunkelheit vor uns von einem Lichtschein durchbrochen, der ganz allmählich heller wird. Allerdings liegt er ca. 15 – 20° an Backbord voraus. Ich bin irritiert, denn das Licht kann doch nur aus der Hauptstadt Visby kommen. Nach dieser Überlegung verlassen wir kurz entschlossen unseren Kompasskurs und fahren einfach auf das Licht zu. Diese Entscheidung stellt sich als richtig heraus, denn im ersten Licht des neuen Morgens fahren wir genau auf die Ansteuerungstonne für den Hafen Visby zu. Wir legen im Hafen an und begeben uns nach 83 nm, für die wir 17 Stunden benötigt haben, erst einmal in unsere Schlafsäcke. Seit Helsinki liegen jetzt rund 500 nm hinter uns.

Wir genehmigen uns einen Hafentag. Die schöne Altstadt mit ihrer noch gut erhaltenen Festungsmauer und das pulsierende Leben um uns herum lassen uns vergessen, dass wir auch hier auf Landstrom, Wasser und Duschen verzichten müssen. Überall erinnern Bauwerke an diesen bedeutenden Handelsstützpunkt der Hanse. Vor allem der Dom hat es uns angetan: Seine Schönheit und Würde, seine herrlichen Glasmalereien und die wunderbare Orgel werden wir nicht vergessen.

Gern wären wir noch etwas geblieben, doch wir müssen weiter. Unser nächstes Ziel ist Byxelkrok auf Öland. Auch diesen Hafen haben wir praktisch für uns allein. In der Nähe unseres Liegeplatzes finden wir sogar eine Steckdose für Landstrom. Allerdings müssen wir feststellen, dass die beiden Wassertanks schon leer sind. Da die Zapfstelle wegen nicht ausreichender Wassertiefe für uns mit dem Schiff nicht erreichbar ist, schleppe ich 30 Eimer voll Wasser zum Schiff. Dann stelle ich fest: Das Gehäuse der Wasserpumpe ist gerissen. Na, toll!!! Ab sofort nehmen wir für die Zeit, in der wir kein Wasser benötigen, den Druck aus dem System.

Da es nachts noch empfindlich kühl ist, lassen wir während des Schlafens die Dieselheizung an. Nach einigen Stunden wird Karin einmal wach und bemerkt eine dicke Rauchschicht, die sich über uns gesammelt hat. Weißer Qualm entströmt der Polsterung, hinter der die Heizung arbeitet. Trotz intensiver Suche kann ich den Fehler nicht finden. Um beim Schlafen nicht zu ersticken, schalten wir die Heizung aus und müssen uns von nun an eben mit den niedrigen Temperaturen abfinden.

Die nächste Überraschung erwartet uns am nächsten Morgen, als ich den Motor starten will: Er springt nicht an, sagt keinen Ton. Auch das noch!!! Zum ersten Mal kommt mir der Gedanke, diesen unzuverlässigen Kahn hier einfach liegen zu lassen und nach Hause zu fliegen. Kann ich meiner Familie und mir eine Weiterfahrt zumuten oder wäre es Leichtsinn? Andererseits haben wir eine Verpflichtung übernommen und wollen unseren querschnittsgelähmten Freund und seine Frau nicht enttäuschen. Also muss es weiter gehen. Zufällig treffe ich im Hafen einen Schweden, einen Autoschlosser wie sich herausstellt, der sich den Motor einmal ansehen will. Er findet den Fehler zwar auch nicht, zeigt mir aber, wo ich im Maschinenraum an 2 Klemmen des Anlassers mit einem Schraubenzieher einen Kurzschluss herstellen kann. Dann entsteht dort zwar ein kleines Feuerwerk, aber der Motor springt an. Ich stelle mir vor, wie ich vor einer Hafeneinfahrt bei 5 – 6 Bft. und hoher Welle den Salontisch abkippe, darunter eine 5 cm dicke Dämmschicht entferne, dann die Klappe zum Maschinenraum öffne, die Treppe in den Maschinenraum hinabsteige und mit dem Schraubenzieher den Motor starte, um danach alles wieder ordentlich herzurichten – na, viel Vergnügen.

Doch es muss weiter gehen. Unser nächstes Ziel ist Borgholm auf Öland, gut 30 nm entfernt. Bei 5 und später 6 Bft. kommt die schwere Wasserrübe unter Segel endlich einmal so richtig in Fahrt. Nachdem wir das Groß geborgen haben und stattdessen den Besan setzen, liegt sie auch angenehm auf dem Ruder.

Zum Anlegen an einer Heckboje müssen wir mehrere Versuche unternehmen, zumal der Langkieler beim achteraus Fahren schnell aus dem Ruder läuft. Immer wie-

Stärkung vor dem Nachtfahrt-Abenteuer

Wir haben Visby erreicht – trotz allem

Utklippan, ein Nothafen ganz für uns allein

Abschlussessen mit Eignerin Gaby und ihrem Bruder

der vertreibt das Schiff, auch wegen des Winddrucks auf die relativ hohen Aufbauten. Nach mehreren Versuchen schaffen wir es. Von den „guten Versorgungsmöglichkeiten", die das Hafenhandbuch verspricht, merken wir jedoch nichts. Die Saison hat auch hier noch nicht begonnen. Abends gehen wir in ein Restaurant zum Essen, nicht weil wir Hunger haben, sondern um unserem „Eiskeller" zu entfliehen. Tatsächlich finden wir Plätze genau an einem Heizkörper.

Morgens überredet Karin den Empfangschef des in der Nähe liegenden Hotels „Stranden", uns dort duschen zu lassen. Dieser freundliche Mann besorgt uns außerdem einen Mechaniker, der den Fehler am Motor behebt, aber auch ein Loch in der Membrane der Wasserpumpe feststellt, das er mit Hilfe eines Fahrrad-Reparatursets schließt. Für die Heizung sei er nicht kompetent genug, meint er. Danach erwartet uns ein neues Problem: Unsere Gasflasche ist leer. Wegen unseres finnischen Verschlusssystems können wir keine der hier angebotenen Flaschen anschließen.

Nachdem der Mechaniker weg ist, wollen wir ablegen. Doch wieder springt der Motor nicht an Was hat der „Fachmann" wohl repariert? Erneut muss ich den Schraubenzieher zu Hilfe nehmen. Deshalb wollen wir das etwa 20 nm entfernte Kalmar anlaufen und dort mit Hilfe des Stützpunktleiters der Kreuzerabteilung das Notwendigste reparieren lassen. Vorsichtig navigieren wir an den vielen Untiefen vorbei, passieren die ca. 6 km lange Brücke im Kalmarsund, eine der längsten Straßenbrücken Europas, und legen problemlos in Kalmar an. Obwohl hier die Saison erst am 15. Mai beginnt, können wir uns mit Landstrom und Wasser versorgen. Die Duschen sind aber noch geschlossen.

Herr Röhl, der deutsche Stützpunktleiter der Kreuzerabteilung, schickt uns Stig-Åke Svensson, den angeblich „besten Mann der schwedischen Ostküste". Als dieser den Motor startet, springt der Diesel mehrfach sofort an. Daher kann er nur die Heizung reparieren. Außerdem empfiehlt er uns die Wasserpumpe in Deutschland zu ersetzen, dort sei sie viel preiswerter. In der Zwischenzeit hat der freundliche Herr Röhl unsere Gasflasche aufgefüllt. Mit einem guten Gefühl in die nun verbesserte Funktionsfähigkeit der Wasserrübe besichtigen wir Kalmar. Imposant vor allem das Schloss Kalmarhus, das im Mittelalter zusammen mit dem Festungsturm Borgholm, den Wehrkirchen auf Öland und der Festungsanlage von Kristianopel ein strategisch wichtiges Befestigungssystem bildete.

Weiter geht unser Überführungstörn nach Utklippan, einer kleine Schäre am südöstlichsten Zipfel Schwedens, gerade groß genug für einen kleinen Fischerei- und Nothafen. Die Einfahrt muss genau in 270° angesteuert werden, um gut durch die vorgelagerten Klippen zu kommen. Einsam und unberührt von anderen Menschen liegt das etwa 100 x 40 m große Hafenbecken vor uns. Doch wir sind nicht allein. Bei einem Rundgang sehen wir zahlreiche Vogelarten, die die kleine Insel bevölkern. Die Möwen stoßen im Sturzflug auf uns herab und machen uns so klar, dass wir Störenfriede sind, wenn wir uns ihren Nestern nähern. Anders die brütenden Eiderenten, über die man fast stolpert, so lange bleiben sie sitzen.

Als ich morgens die Maschine starten will, streikt der Diesel erneut, so dass ich wieder zu dem schon mehrfach bewährten Schraubenzieher greifen muss. Wir verlassen dieses Idyll aus der westlichen Ausfahrt, wieder mit Kurs 270°, mit Ziel Christiansö nördlich von Bornholm. Bald darauf läuft die schwedische Coast-Guard auf uns zu, umkreist uns, unsere fernglasbewehrten Blicke kreuzen sich. Doch wir setzen unseren Kurs unter Segel unbeirrt fort und tauschen demonstrativ die schwedische gegen die dänische Gastlandsflagge. Schließlich entfernt sie sich, ohne uns zu kontrollieren.

Im Naturhafen Christiansö machen wir an einem Fischerboot fest nachdem wir uns vergewissert haben, dass dieses am nächsten Morgen nicht auslaufen wird. Die Insel gehört mit der gleichfalls bewohnten Insel Frederiksö, der Vogelschutzinsel Graesholm, die unter Naturschutz steht und nicht betreten werden darf, sowie vielen kleinen Schären, wovon Österskaer der östlichste Punkt Dänemarks ist, zur Inselgruppe Ertholmene, auch „Erbseninseln" genannt. Sie wurde im 17. Jahrhundert wegen ihrer strategisch günstigen Position zum ersten vorgelagerten Flottenstützpunkt der Welt ausgebaut. Wälle, dicke Mauern, Festungen und Kanonen prägen das Bild. Aber auch zahllose Eiderenten mit gerade geschlüpften Küken.

Am nächsten Tag erreichen wir nach nur kurzer Fahrt Allinge auf Bornholm. Hier

hatten wir 20 Jahre zuvor einen sehr schönen Urlaub verlebt. Auf dessen Spuren wandern wir im Sonnenschein über Sandvig zum Hammeren, dem hohen Granitfelsen am Nordteil der Insel mit der Mitte des 13. Jahrhunderts erbauten Hammershus-Burg. Die Hansestadt Lübeck hatte diese Burg im 16. Jahrhundert für 50 Jahre als Lehen erhalten. Danach stärken wir uns in Ella's Konditori, für uns ein „Muss" bei jedem Inselbesuch.

Nach dem nun schon fast gewohnheitsmäßig vollzogenen Start der Maschine mit dem Schraubenzieher stecken wir unseren Kurs ab Richtung Kåseberga an der südschwedischen Küste. Der Wind weht mit 5 – 6 Bft. aus NW. Der Seegang ist beträchtlich. Einige Schapps springen auf, die Teekanne fällt heraus und zerspringt in Scherben. Der Tisch im Deckshaus kippt mitsamt Bodenplatte um und versperrt den Niedergang. Wir müssen gegenan kreuzen, kommen aber wegen der hohen Aufbauten nach Luv kaum voran. Nach 6 Stunden haben wir gerade etwa 6 nm gut gemacht. Daher wenden wir und laufen raumschots ab nach Rönne.

Diese Entscheidung stellt sich als sehr gut heraus, denn in der Nacht dreht der Wind auf Ost, so dass wir raumschots Kurs nunmehr auf Fehmarn nehmen können. Im Licht der untergehenden Sonne leuchten nach einigen Stunden von weitem die Kreidefelsen von Rügen, später auch die von Mön. Der Wind hat wieder auf 5 – 6 Bft. zugelegt, der Seegang geschätzt auf 2 – 2,5 m. So segeln wir in die Dunkelheit hinein. Jedes Mal wenn die Wellen unter dem Schiff durchrauschen, leuchtet die schäumende See vor uns grün und rot, ein hübsches Schauspiel. Ich stehe bei klarer Sicht am Ruder. In der Ferne sind mehrere Leuchtfeuer zu sehen, das weiße Rundumlicht im Masttopp steht eine lange Zeit genau im Sternbild Großer Wagen. Eine wunderbare Nacht hält mich gefangen, obwohl die Muskeln in den Schultern vom langen Steuern verspannt sind und schmerzen.

Während es langsam hell wird, laufen wir nach 18 Stunden Fahrt in den Fischereihafen von Gedser ein. Schnell rollen wir uns in die Schlafsäcke, werden aber nach kurzer Zeit von einem Getrampel auf Deck wieder geweckt: Der Hafenmeister verlangt lautstark nach dem Hafengeld.

Mittags legen wir schon wieder ab. Der Wind kommt noch aus Ost und steht weiter bei 5 Bft. Daher ist Burgtiefe bald erreicht. Beim Einlaufen in das Fahrwasser zerrt eine heftige Bö so sehr an der Fock, dass diese sich anschließend nicht mehr richtig einrollen lässt Sie wird mit einem Bändsel gesichert. Hier kommt die Schiffseignerin Gabi mit ihrem Bruder an Bord, die inzwischen unseren Pkw nach Bogense gebracht haben und nach dort mitsegeln wollen. Sie erledigen auch die Zollformalitäten für die Einfuhr der Yacht nach Deutschland.

Außer dem üblichen Start des Motors mit dem Schraubenzieher verläuft der Rest des Törns durch den Kleinen Belt über Maasholm und Assens nach Bogense ziemlich problemfrei. Hier gehen wir nach 4 Wochen und 999,8 nm von Bord. Am 23. Mai 1993 ist der überaus erlebnisreiche Törn ist zu Ende. Trotz aller Widrigkeiten haben wir die SY „Wasserrübe" erfolgreich überführt, ohne ihr eine einzige Schramme zuzufügen.

Karin und Wilfried Kammerhoff

Neueröffnung nach Pächterwechsel ab März 2018

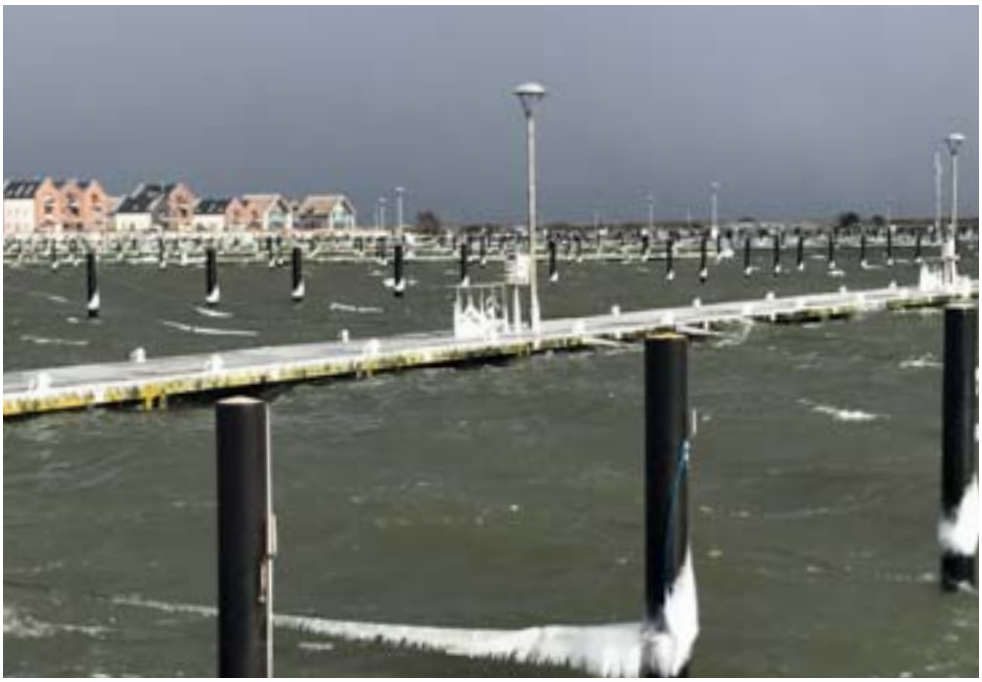
Auf unserer Karte finden Sie einen Mix aus Burgern, Fleisch, Steaks und Fisch. Außerdem bieten wir selbstgebackenen Kuchen und deutsche Weine an. Bei der Zubereitung der Speisen ist uns Frische und Qualität sehr wichtig.
Genießen Sie die lauen Sommerabende auf unserer Terrasse direkt am Jachthafen. Gerne kümmern wir uns auch um Ihre Feiern.
Wir freuen uns, Sie bei uns begrüßen zu dürfen.

Marc René Klemmer und Team

Restaurant Backbord
Marc René Klemmer
Am Jachthafen 1
23774 Heiligenhafen
04 362 / 50 88 160
www.backbord-heiligenhafen.de
info@backbord-heiligenhafen.de

Eisiger Einsatz –

ein winterlicher Kurzbesuch in Heiligenhafen



Vereister Hafen

Der Steg wird enteist

Rettungsaktion

17. März 2018: Die Tage werden länger, die Vorfreude auf den Frühling und die kommende Segelsaison steigt, doch die Temperaturen leider nicht. Eigentlich sollte kurz vor dem kalendarischen (und 17 Tage nach dem meteorologischen) Frühlingsanfang die Stimmung aller Segler einem Hoch entgegenstreben, doch weit gefehlt, was uns dort nach einem Hilferuf von Stefan, unserem alten Wirt, erwartete. Bei minus 2 Grad (gefühlten minus 20), Schneeschauern und eisigem Ostwind mit Windstärken in Böen bis zu 10 Bft. präsentierte sich der Hafen winterlich. Ob der sprühenden Gischt waren nicht nur die Dalben vereist, sondern auch die Stege. An den im Wasser liegenden Tauen hatten sich bizarre Eiszapfen gebildet. Unerschrockene Spaziergänger, dick eingemummelt mit tief in die Gesichter gezogenen Mützen, bis unter die Nase hoch gezogenen Schals und in den Taschen eingegrabenen Fäustlingen trotzten den Böen, doch ein Begehen der Ostsee zugewandten Promenade war kaum möglich: Vereisung.

Auslöser unseres kleinen Ausflugs war der Katamaran von unserem Clubmitglied und Weltumsegler Burkhard Pieske. Das Boot hatte sich luvseits vom Dalben gelöst und scheuerte nun mit dem Bug gegen den Leedalben. Und das bei Böen bis zu 10 Windstärken. Schlimmstenfalls hätte der Dalben dieser steten Belastung nicht standgehalten und so galt es zu handeln. Als wir eine dreiviertel Stunde nach diesem Hilferuf am Hafen eintrafen, bot sich uns ein problematisches Bild: Der Steg war stark vereist, obwohl schon von Stefan und Marc bestreut und mittels eines Spatens (fast) begehbar, die Scheuerleiste des Katamarans erhob sich immer wieder über den Dalben, der sich bei starken Böen zunehmend instabil zeigte. Was ist zu tun? Zu zweit war da nichts zu machen. Viel zu groß das Risiko, auf dem vereisten Steg und der dem Wind und der Gischt zugewandten Seite des Bootes

auszurutschen. Geschweige denn bei den Böen vom Boot aus eine Leine über den ca. 1,5 m entfernten Dalben zu werfen. Hier zeigte sich einmal mehr, wie der Club zusammenhält: Stefan hielt, unterstützt vom neuen Clubwirt, die Stellung vor Ort, Dirk aus dem Osten koordinierte die Kontakte per Telefon, erreichte Harry, der mit Sicherungsseil und zusätzlichen Festmachern aushalf, und mit Wolfgang Franzmann, der auch noch seinen Schwiegersohn mitbrachte, einen tatkräftigen und versierten Clubkameraden zu Hilfe rief, so dass es Uli, mit einem Seil um den Bauch gesichert, und Wolfgang gelang, das Boot zu betreten und den Festmacher um den Dalben zu legen. Jetzt galt es nur noch, die Festmacherleine anzuziehen, um das Boot vom Dalben wegzuziehen. Doch mitnichten. Der Druck auf das breitwandige Bord war so stark, dass selbst drei Männer es nicht schafften, das Boot luvseits kürzer festzumachen. Doch es zeigte sich, dass der Druck auf den Dalben nachließ. Mit eisigen Fingern und vom Wind und der Anstrengung geröteten Gesichtern freuten sich alle gemeinsam über die nicht gefahrlose, aber gelungene Aktion.

(Gern hätte ich von dieser spektakulären Aktion noch ein paar mehr Fotos gemacht, doch das Handy hielt diesen Temperaturen nicht stand und so streikte die Kamerafunktion.)

Christel Albert

Lattenkamera

Warum um alles in der Welt können Handys nicht schwimmen? Ein Schritt, vollgepackt mit Klamotten, schon ist es passiert! Handy, samt Ausweis und Geld: wech! Genauso wie die Urlaubsfotos, alles ins Wasser gefallen. Nass wie unser Urlaub im Sommer.

Wie immer in diesem Jahr regnet es. Es ist Oktober und einfach zu kalt zum Tauchen. Mit Kescher und 4 Meter Verlängerung ist hier auch nix zu holen bzw. zu finden.

Da eh Winter ist, kommt hier der zündende Gedanke. Eine Rückfahrkamera vom Auto, ein paar Dachlatten, Kabel, ein Haken aus Schweißdraht und der 12 Volt Bildschirm vom Pferdeanhänger. Als Stromversorgung ein Akkupack von einem alten Modellauto und los geht's mit der Version 1.0. Leider muss ich feststellen, dass die Kamera eben nur spritzwasserdicht ist und bei 4 m Wassertiefe einfach aufgibt. Außerdem erzeugen die Dachlatten einfach zu viel Auftrieb. Version 2.0 muss her. Kamera mit Kleber abgedichtet und statt Dachlatten einen ausziehbaren Flaggenmast.

Technisch ein voller Erfolg, gestochen scharfes Bild vom Meeresboden. Leider regnet es wieder, so dass der Bildschirm, der leider nicht wasserdicht ist, kaum was erkennen lässt. Nach 5 Minuten Suche brechen wir durchgefroren ab, denn es ist kalt. Immerhin ist ja auch Dezember, Silvester.
Ostern wird mit der Version 2.1 erneut auf Suche gegangen. Ich will mein Handy, schon aus Prinzip.

SY Majra (Michael)

Moderne Beisegel für den ambitionierten Fahrtensegler

Auf modernen Yachten sind heutzutage die Vorsegel meist recht klein und die Großsegel ziemlich groß. Diese Grundkonstellation der Segelführung bringt bei moderaten Winden bis hin zu viel Wind eine recht einfache Handhabung der Yachten. Eine Schwäche ergibt sich aber dann bei wenig Wind durch das kleine Vorsegel.

Da kann der Segelmacher abhelfen und durch sogenannte Beisegel, wie z. B. den oft zitierten Code Zero und / oder den wohlbekannten Gennaker / Blister / Familienspinnaker, den Schiffen auf die Sprünge helfen. Diese Segel werden heute meist in Verbindung mit Bergehilfen gefahren. Da gibt es Rollvorrichtungen und Bergeschläuche. Code Zero's sind im Grunde genommen übervolle große Genuas aus leichten, aber dennoch sehr formstabilen Tüchern, gerne auch Mylarfolien mit Gewebesträngen, die bei leichten Winden freifliegend vor dem aufgerollten Vorsegel gesetzt werden. Das eine oder andere Schiff hat heute schon serienmäßig einen kleinen Bugspriet, es gibt die Bäume aber auch als Nachrüstsatz. Der Hals des Segels ist mit der unteren Rolltrommel verbunden und diese wird mit einem Schnappschäkel am Bugspriet angeschlagen. Das Segel selbst ist um eine Anti-Torsions-Leine aufgewickelt und wird am Spifall als „Wurst" aus dem Sack gezogen und hochgeholt. Ist das Segel richtig stramm durchgesetzt und stimmt der Kurs, dann rollt der Skipper das Segel ab und nach der richtigen Einstellung des Schotzugs geht die „Post ab". Bei leichten Winden, also wenn man schon geneigt ist, den Motor anzuwerfen, bringt so ein Segel bei Kursen zwischen 40°–90° am Wind Geschwindigkeitszuwächse von bis zu 3 Knoten und mehr. Ist z. B. die Fock / Genua III etwa 25 qm groß, dann ist so ein Code Zero schon bis zu 55 qm möglich. (Bavaria 32 / Hanse 320 etc.)

Für Kurse zwischen 60°–170° Windeinfall hat der Segelmacher den Gennaker im „Köcher". Das ist ein noch größeres Leichtwindsegel aus Spinnakertuch, meist farbig gestaltet. Diese Segel werden sowohl mit dem Bergeschlauch gefahren als auch mit speziellen TopDown Aufrollsystemen. Der Gennaker wird wie der Code Zero ebenfalls mit dem Spifall als Wurst am Bugspriet gesetzt (sowohl im Bergeschlauch als auch eingerollt), und wenn alles klar ist, wird er über die Schot ausgerollt und entsprechend eingestellt oder der Bergeschlauch wird hochgezogen und das Segel entfaltet sich. Auch hier, bei so manchmal etwas trostlosen Kursen mit der kleinen Fock vor dem Wind, ist so ein großes Beisegel ein Garant für schnelles Reisen in ruhiger Atmosphäre.

Beide Segel sind dazu da, um mit kleiner Besatzung sicher gefahren werden zu können. Bei weiteren Fragen wenden Sie sich vertrauensvoll an Ihren Segelmacher.

Jan Heinritz, Segelmachermeister
in der JAN-Segel GmbH

Jan Segel Gennaker

Hanse 342, Gennaker mit Furler

Code Zero mit Rolleinrichtung

Tipps für Leseratten

„Hafenkino“ von Steffi von Wolff

Nein, die Autorin ist kein Vereinsmitglied, das ein naheliegendes Pseudonym verwendet. Sie schreibt Glossen über den Segelalltag, ganz in der Tradition von Karl Vettermann (Barawitzka) und Wolfgang Kraus (Segler Gustaf). In jeder der immer nur wenige Seiten langen Episoden findet man den ganz normalen Segelalltag wieder. Die Kapitel haben Titel wie „Manöver des letzten Augenblicks“ , „Glaub‘ mir, das wird schön“ oder „Stell dich nicht so an!“. So manche Bordfrau dürfte sich an dieser Stelle angesprochen fühlen (gekürzt):

…er nahm mich in den Arm, drückte mich an sich und sagte diesen lieben Satz: „Ich danke dir so sehr, und, das wollte ich dir schon lange mal wieder sagen: es ist so wunderschön mit dir!“ Da wurde mir ganz warm ums Herz. Und ich dachte: Ach, wie lieb von ihm. Nun sagte ich fast glücklich, aber auf jeden Fall dankbar: „Du musst dich nicht bedanken. Das ist nun mal dein Leben. Und ich finde es auch schön mit dir.“ Ich strahlte in dabei an. Mein Mann sagte: „Äh, da habe ich wohl laut gedacht. Ich meinte natürlich das Boot.“

Eine kurzweilige Lektüre auch für Leute, die keine dicken Bücher mögen. Es ist allerdings hilfreich, wenn der Leser Sinn für satirische Überhöhung hat. Oder müsste es jetzt politisch korrekt „lesender Mensch“ heißen?

Delius Klasing, ISBN 978-3-667-11274-3
Klaus, SY Bilbo

Mit Blick aufs Meer von Elizabeth Strout

(Pulitzerpreis) – handelt in der Kleinstadt Crosby an der Küste von Maine und lt. FAZ – Warmherzig, anrührend, lebensklug

Never say anything von Michael Lüders

Thriller – handelt von einer Journalistin die etwas sieht was sie nicht sehen sollte

Passagier 23 von Sebastian Fitzek

Psychothriller – Herzlich willkommen auf ihrer Kreuzfahrt

TABU + Schuld + Verbrechen + Der Fall Collini von Ferdinand von Schirrach

alle 4 Bücher fesselnd

Gabi Kiel

Tipps für die Kombüse

WÜRSTCHEN-PAPRIKA-GULASCH

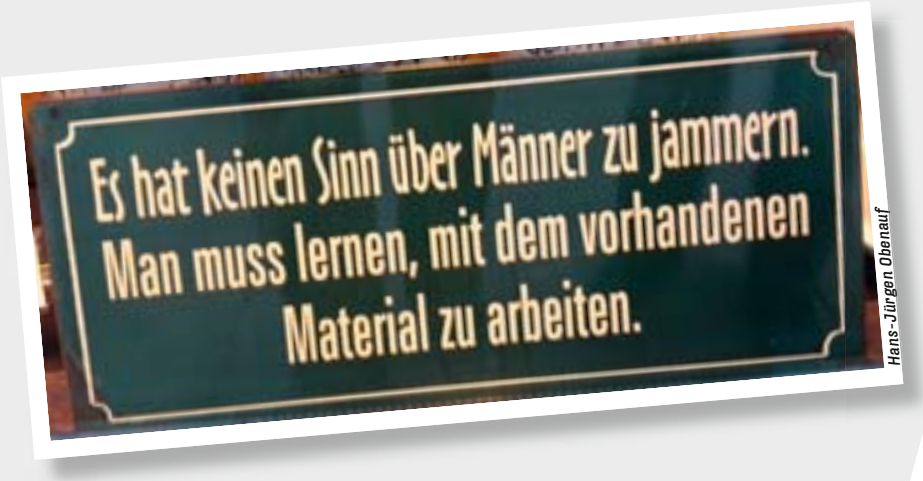
Für 4 Portionen, Zubereitungszeit: ca. 35 Minuten

Zutaten
500 g Wiener Würstchen
1 Gemüsezwiebel
1 Knoblauchzehe
1 gelbe Paprika
1 rote Paprika
2 EL Rapsöl
4 EL Tomatenmark
300 ml Gemüsebrühe
100 g Sahne
1 Prise Zucker
1/2 TL Paprikapulver
Salz
Pfeffer
1/2 TL Majoran
1 EL gehackte Petersilie

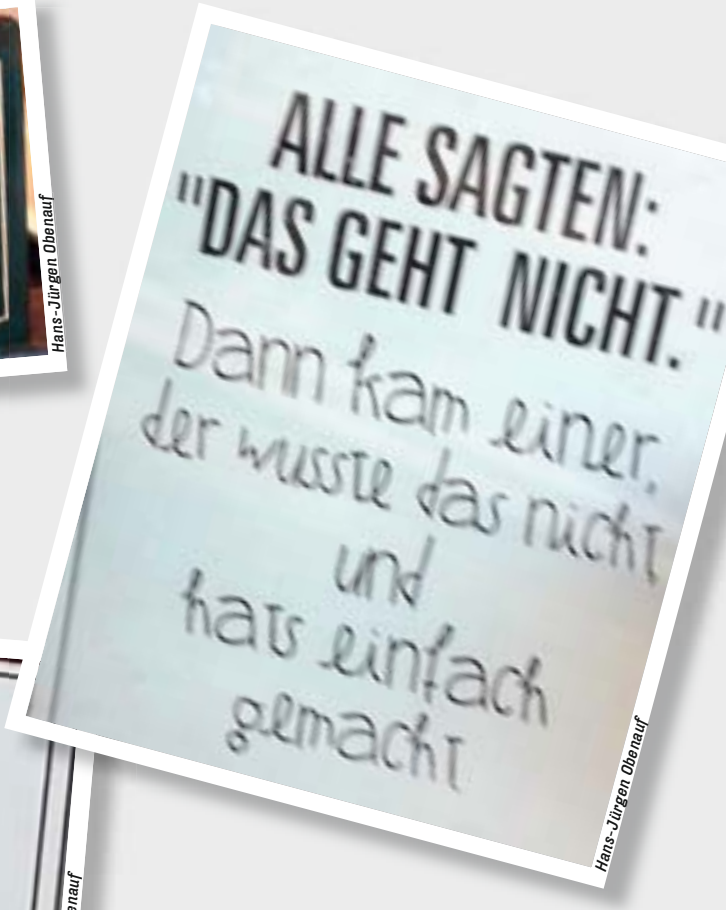
Zubereitung
Würstchen in Scheiben schneiden.
Zwiebel und Knoblauch schälen und hacken.
Paprika waschen, entkernen und würfeln.
Öl in einer Pfanne erhitzen, Zwiebel und Knoblauch darin anbraten. Würstchenscheiben und Paprika zugeben, 5 Minuten braten.
Tomatenmark zugeben und karamellisieren lassen, Gemüsebrühe angießen. Alles verrühren. Die Sahne zufügen. Mit Zucker, Paprikapulver, Salz, Pfeffer und Majoran abschmecken.
Das fertige Gulasch vor dem Servieren mit frisch gehackter Petersilie bestreuen.
Tipp: Dazu passen am besten Nudeln.

Hans-Jürgen Obenauf

Fundsachen:



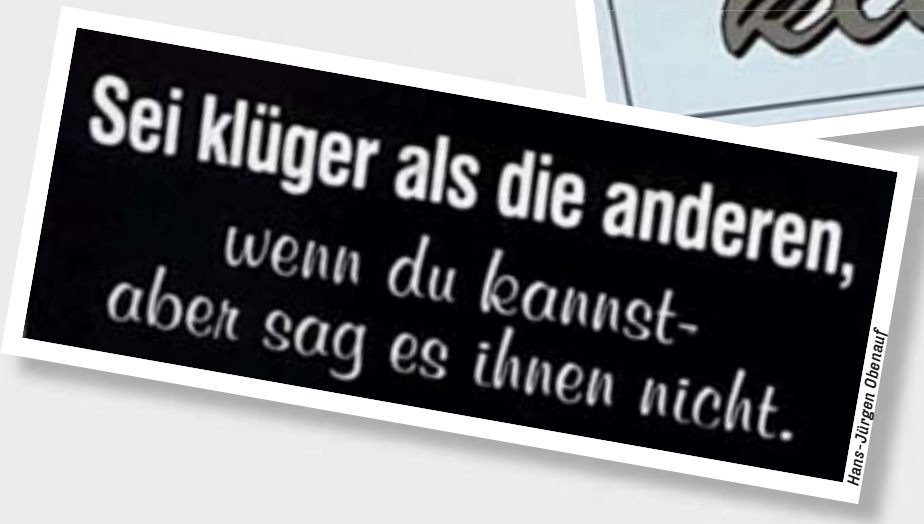
Hans-Jürgen Obenauf



Hans-Jürgen Obenauf

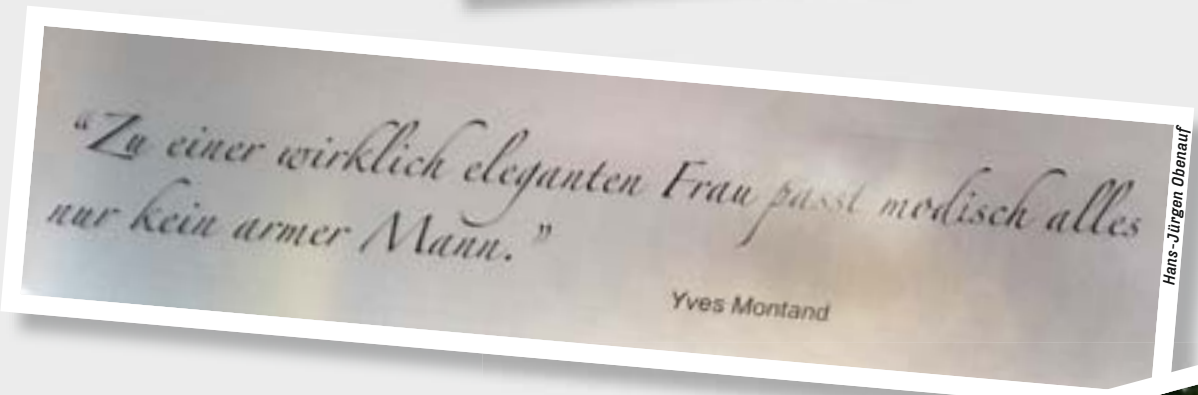
Hans-Jürgen Obenauf

Hans-Jürgen Obenauf



Hans-Jürgen Obenauf

Hans-Jürgen Obenauf



Hans-Jürgen Obenauf

Frank Hoyer

Petra Hannemann

KÄPPEN PLAMBECK
RESTAURANT

Am Strande 1-2,
23774 Heiligenhafen

Tel.: 04362/1886
Fax: 04362/5988

Wir begrüßen Sie täglich ab 11.00 Uhr mit unserer reichhaltigen Auswahl an Fisch- und Fleischgerichten!

www.kaeppen-plambeck.de

Artikel für unsere Clubzeitung LUV & LEE

Unsere Clubzeitung wird durch die Text- und Bildbeiträge der Mitglieder erst möglich.

Wir freuen uns über alle Ideen, Reiseberichte, Lieblingshäfen, Tipps, Kochrezepte, Buchempfehlungen, die nach Möglichkeit bis Ende Januar eingereicht werden sollten.

Neue Anzeigen-Inserenten werden übrigens auch gerne gesehen.

Für alle Beiträge, die wir bekommen haben, bedankt sich die Redaktion natürlich herzlich und sagt: „Weiter so"!

Beiträge bitte an:
ph@petrahannemann.net

Yachtservice
MENZEL
Mechaniker/Schlosser

Mobil/Heiligenhafen/OH

Komplettbetreuung Ihrer Yacht – damit das Hobby Spaß macht!

Dirk Menzel
menzeldirk@t-online.de
Dienstleistungen/Technik

Mo-Sa 8.00-18.00 Uhr
Notdienst/Absprache
0162 10 49 757

Wir über uns

Wir sind Mitglieder eines Yacht-Clubs, die die gemeinsame Freude am Wassersport unter Segeln oder mit Motor zusammengeführt hat und sind in Schleswig-Holstein, Hamburg, Berlin und vielen anderen Gegenden Deutschlands zu Hause. Wir sind ein gemeinnütziger, ins Vereinsregister eingetragener Verein und gehören dem Landessportverband und dem DSV an.

Was bieten wir?

Neben einem harmonischen Clubleben pflegen wir gute Seemannschaft und Kameradschaft und wir bieten einfach den besten Ausgangshafen für Törns. Die Kieler Bucht, die dänische Südsee mit ihren kleinen und romantischen Häfen, die mecklenburgische Küste mit ihrer naturbelassenen Ursprünglichkeit und die Lübecker Bucht liegen vor unserer Haustür.

Darüber hinaus besitzen wir ein großes Clubhaus mit Terrasse auf dem schönsten Grundstück in Heiligenhafen mit abschließbarem Parkplatz für jedes Mitglied. Von hier aus bietet sich zu jeder Tageszeit ein prächtiges Bild auf den Yachthafen und man hat ein windgeschütztes, sonniges Plätzchen nach einem anstrengenden Törn.

Vereinsoffene Regatten und „stressfreie" Familienregatten stärken unser Gemeinschaftsgefühl, das besonders durch unser gemeinsames Fahrtensegeln, bei dem jeder jeden durch seemännischen Rat und durch Tat unterstützt, gefördert wird. Die Geschwaderfahrten zu Himmelfahrt und Pfingsten erfreuen sich großer Beliebtheit und führen zu schönen Zielen.

Während des ganzen Jahres gibt es viele Veranstaltungen im und am Clubhaus, beginnend im März mit dem Bowling, Regatten, Grillfeten im Sommer, das Sommerfest im August bis hin zu Veranstaltungen im Winter.

Von Mai bis September treffen wir uns regelmäßig am Freitagabend in fröhlicher Runde zum Stammtisch, um unsere Gedanken und Ideen auszutauschen. Gäste sind herzlich willkommen. Manchmal gibt es auch Vorträge zu Themen, die uns Segler interessieren.

Wen nehmen wir auf?

Müssen wir es überhaupt noch erwähnen, dass wir uns über jede/n Gleichgesinnte/n freuen, die/den das Segeln oder Motorbootschippern mit uns verbindet und sich in guter Seemannschaft in unsere Gemeinschaft einfügt? Wir wollen eine Gemeinschaft von Seefahrern bilden, die sich aufeinander verlassen können und freuen uns über jeden, der diese Gemeinschaft stärkt.

Mitgliedsbeiträge ab 1. Januar 2017	Jahresbeitrag ab 1. 1.	Halbjahresbeitrag ab 1. 7.
Einzelmitgliedschaften ≥ 18 Jahre	153,00 €	76,50 €
Einzelmitgliedschaften Jugendlicher ≤ 18 Jahre	36,00 €	18,00 €
Ehepartner und Partnerschaften mit Kindern ≤ 18 Jahre [1)]	180,00 €	90,00 €
Jugendliche in der Ausbildung bis max. ≤ 25 Jahre [1)]	36,00 €	18,00 €

[1)] Um den ermäßigten Beitrag zu erhalten, ist die **jährliche Vorlage** einer **aktuellen** Ausbildungsbescheinigung bis spätestens 28. 2. des Folgejahres erforderlich. Sie muss **unaufgefordert** dem Kassenwart zugesandt werden.

Ihre Ansprechpartner im HYC

1. Vorsitzender:
Wilfried Kühl
Tel. 0151-16 00 79 24
E-mail: Kuehl.Bargteheide@t-online.de

2. Vorsitzender:
Ulrich Albert
Tel. 04 51 - 810 38 88

Kassenwart:
Raimund Gerner
Tel. 01 73 - 611 08 52

Schriftführer:
Martin Hoy
Tel. 040 - 72 10 63 36

Sportwart:
Holger Kiehn
Tel. 01 78-633 16 14

Heiligenhafener-Yacht-Club e.V.
Am Jachthafen 1
23774 Heiligenhafen

Hiermit bitte ich um Aufnahme in den Heiligenhafener-Yacht-Club e.V.

1. Mitglied	Name	Vorname	Geburtsdatum
2. Mitglied	Name	Vorname	Geburtsdatum
3. Mitglied	Name	Vorname	Geburtsdatum
4. Mitglied	Name	Vorname	Geburtsdatum

Postanschrift	Straße	PLZ / Ort
	Tel. privat	Mobil
	E-Mail	

Name des Schiffes	Schiffstyp	Segel-Nr.
Wenn Liegeplatz in Heiligenhafen:	Steg-Nr.	Platz-Nr.

Der Vorstand des Heiligenhafener-Yacht-Club e.V. speichert und verarbeitet alle zur Führung der Mitgliedschaft nötigen Daten und hat als Verantwortlicher im Sinne des Datenschutzgesetzes organisatorische und technische Maßnahmen getroffen, die den Datenschutz gewährleisten.

☐ **Erklärung aller Erziehungsberechtigten (falls erforderlich)**
Ich / Wir stimme / stimmen der Aufnahme der oben genannten Minderjährigen zu.

Datum, Ort / Unterschriften aller Antragsteller und Erziehungsberechtigten

Einzugsermächtigung per SEPA-Lastschriftmandat:
Ich ermächtige / Wir ermächtigen den Heiligenhafener-Yacht-Club e.V. (Zahlungsempfänger), Gläubiger-ID DE 57ZZZ00000247069, Zahlungen von meinem/unserem u.g. Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein / weisen wir unser Kreditinstitut an, die vom Zahlungsempfänger (Name siehe oben) auf mein / unser Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann / Wir können innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem / unserem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN	BIC

Datum, Ort / Unterschrift Zahlungspflichtiger (Kontoinhaber)

Bitte zurücksenden an den: Heiligenhafener-Yacht-Club e.V., Am Jachthafen 1, 23774 Heiligenhafen

Weilandt GmbH Werft

Wir bieten:

- **Ein großes, gepflegtes Winterlager.**
  Hallen- und Freilager, auch mit stehenden Masten auf 30.000 m² Fläche.
- **Individuelles Kranen**
  zu jeder Zeit – auch an Sonn- und Feiertagen. An unseren stationären Kränen in Burgstaaken bis 20 t, in Burgtiefe bis 25 t.
- **Wassertankstelle in Burgtiefe**
  Diesel, Benzin, Super.
- **Service rund um das Boot.**
  Arbeiten am Unterwasserschiff, polieren, Motor ein- und auswintern, Batterieservice, GFK-Arbeiten, Holzarbeiten, Schiffs-Überführungen ins Winterlager.
- **Einen Einkauf in unseren maritimen Geschäften**
  in Burgtiefe und Burgstaaken, Hafen-Passage.

Yachtausrüstung
maritime Mode • Angelzubehör

Wir freuen uns auf Sie!

– Familie Weilandt und Mitarbeiter

Burgtiefe
Tel. (04371) 3833 · Fax (04371) 2274
Privat (04371) 2510

Burgstaaken
Tel. (04371) 6679 · Fax (04371) 87595
Handy 0171-4257075

Impressum
Herausgeber: Heiligenhafener-Yacht-Club e.V., Am Jachthafen 1, 23774 Heiligenhafen
Redaktion: C. + U. Albert, H. + D. Clevert, P. Hannemann, J. Heinritz, K.-H. Hilbig, H. + F. Hoyer, C. Jensen, K. + W. Kammerhoff, H. Kiehn, G. + H. Kiel, W. Kühl, K. Lohmann, C. + H.-J. Obenauf, M. + M. Paetzold, H.-D. Süchting, S. + D. Wulff.

Auflage 500 Stück – Druck: Riechert, Oldenburg, Tel. 0 43 61- 8 03 47

DOYLE
SAILMAKERS

The sailmakers who make it possible

DOYLE
O'LEU–SEGEL

O'LEU
PERSENNINGE

Flensburg
Brauereiweg 16 – 18
24939 Flensburg
Telefon 04 61 - 4 35 34
Telefax 04 61 - 4 35 54
info@oleu-flensburg.de

Kiel
Winkel 16
24226 Kiel-Heikendorf
Telefon 04 31 - 24 31 63
Telefax 04 31 - 24 12 30
info@oleu-heikendorf.de

Fehmarn
Burgstaaken 50
23769 Fehmarn
Telefon 043 71 - 88 88 952
Telefax 043 71 - 88 88 954
fehmarn@oleu.de

Heiligenhafen
Jachthafen-Promenade 3
23774 Heiligenhafen
Telefon 043 62 - 90 01 44
Telefax 043 62 - 90 01 49
info@oleu.de