

Meldorfer Seglerverein e. V. 2011

Jahresbericht



Zone
VSG/RSG
01.04 - 01.10
www.msv-meldorf.de
www.meldorferseglerverein.de

Trischen

TM.6

Wann-G.

BL11

BL13

Häuser ökologisch sanieren

- > nachträgliche Kerndämmung des zweischaligen Mauerwerks mit RigiBead
- > Isofloc-Zellulosedämmung für Decke und Dach
- > Fenster und Türen
- > energetische Dachsanierung

Österstr. 57
25704 Meldorf
Tel. 0 48 32 - 51 51
Fax 0 48 32 - 51 52

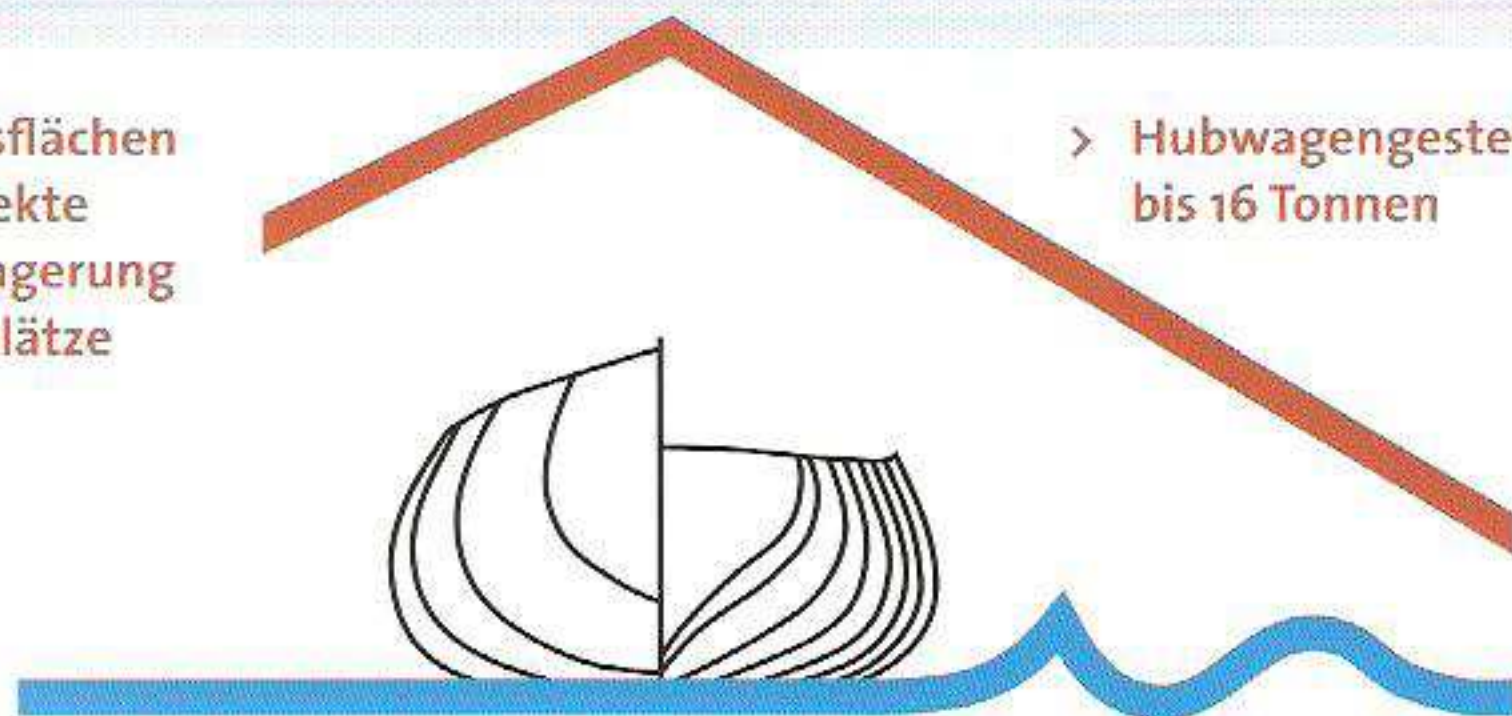


e-mail:
info@naturbau-meldorf.de
www.naturbau-meldorf.de

Neu am Meldorfer Hafen:

- > Betriebsflächen für Projekte
- > Hallenlagerung
- > Außenplätze

- > Hubwagengestellsystem bis 16 Tonnen



SOLARWERFT

AM MELDORFER HAFEN GbR

Grußwort des 1. Vorsitzenden

Liebe Seglerinnen und Segler, liebe Freundinnen und Freunde des Meldorfer Seglervereins,

das Vereinsjahr 2011 neigt sich dem Ende zu.

Im Frühjahr konnten nach langen Diskussionen mit unserem Nachbarverein die Differenzen in Bezug auf die gemeinsamen Baggeraktivitäten ausgeräumt werden. Es scheint nun wieder möglich, in gemeinsamem Interesse am Meldorfer Hafen auch gemeinsam zu handeln.

Der Hafen wurde nach Beendigung der Schleusenreparatur erst Mitte Juni 2011 wieder geöffnet. Insbesondere die ungeplante Verzögerung der Fertigstellung über mehrere Wochen bei – natürlich – bestem Wetter führte bei vielen Hafennutzern zu verständlichem Unmut.

Angesichts der aktuellen Diskussionen um den Friedrichskooger Hafen meine ich allerdings, das man der Durchführung einer großen Erhaltungsreparatur an ‚unserem‘ Hafen auch gute Seiten abgewinnen kann. Nun sind die Reparaturarbeiten an den Schleusentoren beendet und es wurden uns für die nächsten Jahre keine derartigen Einschränkungen angekündigt.

Nachdem das gute Wetter anscheinend bereits im April und Mai nahezu komplett aufgebraucht worden war, fiel die Sommertour in unseren Breiten für manchen Segelkameraden dann recht regnerisch und kühl aus. Mehr Glück

hatten diejenigen Segelkameraden, die weiter im Norden oder im Westen auf ihrer Langfahrt unterwegs waren.

Bereits Anfang September füllte sich dann die Bootshalle mit ersten Winterliegern.

Ebenfalls im September haben wir im Verein die Grundlagen für die zukünftige Entschlammung unserer Liegeplätze verbunden mit entsprechenden Anpassungen der Liegegelder beschlossen. Durch die vorgesehenen Baggerungen meinen wir auch zukünftig für unsere Mitglieder attraktive Liegeplätze in unserem Revier anbieten zu können.

Über Photovoltaik auf dem Hallendach, ein weiteres Projekt zur zukünftigen Erhaltung und Verbesserung der Struktur unseres Vereines, wurde im September und Oktober intensiv diskutiert. Nachdem eine Umsetzung noch in 2011 nicht möglich war wird nun geprüft, ob unter den neuen Förderbedingungen in 2012 eine Umsetzung möglich sein wird.

Bei der Lektüre der vorliegenden Jahresschrift wünsche ich viel Vergnügen. Mein Dank gilt den freundlichen Förderern, den Autoren und natürlich dem unermüdlichen Redaktionsteam, Peter Krohn und Thomas Sörensen.

Für die vor uns liegende Segelsaison wünsche ich allen Seglern und Seglerinnen günstige, warme und wohltdosierte Winde, immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel, allzeit eine gute Fahrt und immer eine sichere Rückkehr natürlich in den Meldorfer Hafen!

Ihr und Euer
Jörn Ladehoff



Impressum

Redaktion und Gesamtherstellung

Peter Krohn

Thomas Sörensen

Zur Dithmarscher Schweiz 14

25782 Welmbüttel

thomas.soerensen@t-online.de

Team des MSV

Druck

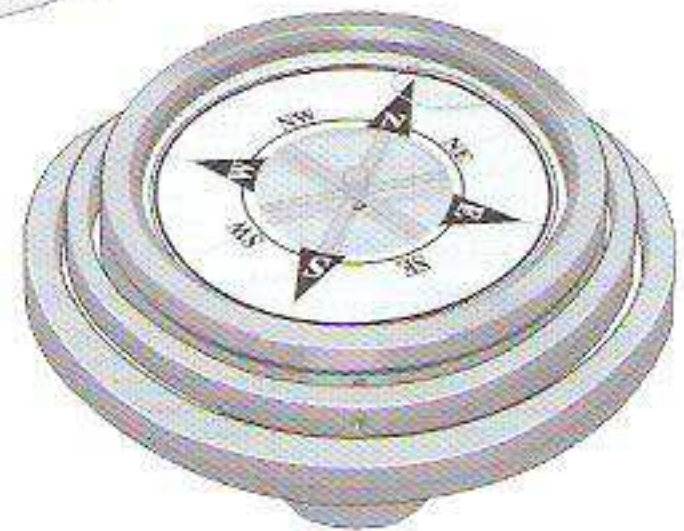
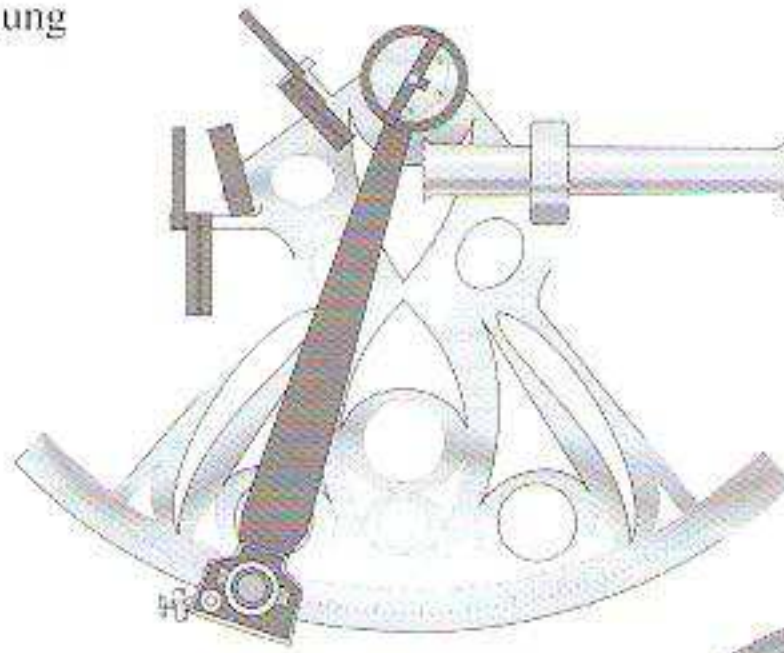
Evers-Druck GmbH

Ernst-Günter-Albers-Straße

25704 Meldorf

Informieren Sie sich auch unter

www.meldorferseglerverein.de



ZUR LINDE

HOTEL · RESTAURANT · TERRASSE

Wir bieten den richtigen Rahmen für ...

- Fischspezialitäten
- Regionale Spezialitäten
- Familien- und Betriebsfeiern
- Reisegruppen

*Immer am Sonntag
Original
Dithmarscher
Mehlbüddel*

Nutzen Sie auch unseren Party-Service,
wir arrangieren für Sie (fast) alles!



Hotel Zur Linde, 25704 Meldorf

Tel. 0 48 32-95 95 0

Fax 0 48 32-43 12

www.linde-meldorf.de

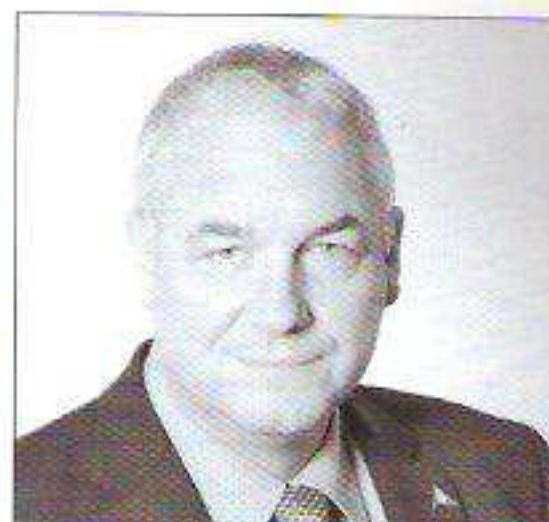
Durchgehend warme Küche!



Ehrenvorsitzender
 Dr. Hans-Ulrich Meißner
 Tel. (048 32) 14 48
 hans-ulrich.meissner@t-online.de



Kommodore
 Peter Krohn
 Tel. (048 32) 33 09
 hpkrohn@googlemail.com



1. Vorsitzender
 Jörn Ladehoff
 Tel. (048 32) 97 94 06
 joern.ladehoff@t-online.de



2. Vorsitzender
 Thomas Eckhardt
 Tel. (048 32) 35 91
 anthoeck33@web.de



Kassenwart
 Martin Marienfeld
 Tel. (048 35) 97 10 41
 m.marienfeld@gmx.net



1. Segelwart
 Olaf Timm
 Tel. (048 32) 97 70
 olaf.timm@ottotimm.de



2. Segelwart
 Gerd Haase
 Tel. (048 32) 82 95



3. Segelwart
 Volker Sjut
 Tel. (048 32) 36 79



Schlenkelwart
 Ingo Degen
 Tel. (048 32) 30 16
 ingo-degen@t-online.de



Jugendwart
 Karsten Laskowski
 Tel. (0481) 26 38
 tackie-team@t-online.de



Schriftwart
 Thomas Sörensen
 Tel. (048 38) 12 53
 msv.meldorf@t-online.de

Kranungen bitte nur nach vorheriger Absprache mit den Kranführern!

Rolf Claußen
 Volker Sjut
 Ingo Degen

(048 32) 97 30
 (048 32) 36 79
 (048 32) 30 16

Gerd Haase
 Bernd Peters

(048 32) 82 95
 (048 32) 25 60

Bitte vormerken!

Januar	1.	5. Ditmarsia-Cup Start 13.13 h am Hafen
Januar	13.	762. Seglerabend im Hotel „Zur Linde“
Februar	3.	763. Seglerabend im Hotel „Zur Linde“ Jahreshauptversammlung
März	9.	764. Seglerabend im Hotel „Zur Linde“
April	13.	765. Seglerabend im Hotel „Zur Linde“
April	25.	Mittwochssegeln HW 15:59 h
Mai	6.	Ansegeln HW 13:37 h Treffpunkt 10:00 h Meldorfer Hafen
Mai	9.	Mittwochssegeln HW 15:55 h
Mai	23.	Mittwochssegeln HW 15:09 h
Juni	9.–10.	Geschwaderfahrt nach Helgoland HW 05:08 h
Juni	13.	Mittwochssegeln HW 20:41 h
Juni	27.	Mittwochssegeln HW 18:50 h
Juli	11.	Mittwochssegeln HW 18:56 h
Juli	25.	Mittwochssegeln HW 17:47 h
August		22. Mittwochssegeln HW 16:46 h
August	24.–26.	60. Tertius-Regatta/ 90 Jahre MSV
September	1.–2.	DOM/DJM Dithmarscher Optimisten Meisterschaft
September	5.	Mittwochssegeln HW 16:35 h
September	14.	766. Seglersommerabend im Heimchen 20:00 h Meldorfer Hafen
September	16.	Absegeln HW 13:47 h
September	19.	Mittwochssegeln HW 15:47 h
Oktober	3.	Mittwochssegeln HW 15:33 h
Oktober	10.	Mittwochssegeln HW 20:51 h
Oktober	12.	767. Seglerabend im Hotel „Zur Linde“
Oktober	24.	Mittwochssegeln HW 21:17 h
November	23.	Traditionelles Labskausessen im Hotel „Zur Linde“
Dezember	15.	Jugendjahreshauptversammlung/ Adventsfeier im „Heimchen“
Januar 2013	1.	6. Ditmarsia-Cup – Start 13:13 h am Hafen

Bemerkenswert

Dass eine junge Frau einen ganzen Sommer über freiwillig allein auf einer einsamen Insel verbringt, ist schon etwas ungewöhnlich. Wenn sie dann nach sieben Monaten Inseldasein noch erklärt, sie würde das am liebsten im übernächsten Jahr wiederholen, ist das doch sehr bemerkenswert. Judith Kronberg heißt die junge Dame, die im Jahr 2010 sieben Monate die Insel Trischen vor unserer Küste betreute und nach ihrer Rückkehr im Oktober den Wunsch äußerte, im Jahr 2012 wiederum im Sommer dort zu leben. Sie darf als Vogelwartin also dort

sein, wo wir als Segler gern einmal für einen Besuch anlegen möchten. Früher waren wir gern mal auf Trischen, aber schon seit 1985 ist das leider nicht mehr erlaubt. In einem Lichtbildervortrag hat uns das Ehepaar Spreu aus Büsum vor einiger Zeit viel Interessantes über die im Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer liegende Insel berichtet.

Im Jahr 2011 war es mal wieder ein junger Mann, der die Sommermonate auf der Insel lebte.

Wer es im Jahr 2012 sein wird, werden wir hören.

Jubiläum beim Büsumer Seglerverein

Unser Nachbarverein in Büsum besteht seit 50 Jahren. Als der Meldorfer Verein schon 38 Jahre alt war, wurde ihm mit dem BSV noch eine „Tochter“ geboren, die sich prächtig entwickelt hat. Büsumer Segler, wie Heinrich Lütje, Alfred Junge, Claus Hundt und andere waren in den fünfziger Jahren Mitglieder in unserem Verein. 1960 war es dann so weit, dass der Büsumer Seglerverein, auch mit Hilfe der Meldorfer Segelkameraden, gegründet wurde. Im letzten Jahr konnten die Büsumer ihr neues Vereinsheim einweihen. Eine beachtliche Leistung, wenn man bedenkt, dass sie vor gar nicht so langer Zeit ihre Schlengelanlage durch eine Anlage von ALU-Bau ersetzen. Wir MSV-er wünschen dem BSV weiterhin eine gedeihliche Zukunft und uns die gute Kameradschaft, wie wir sie in den bisherigen fünfzig Jahren erleben konnten.



Für seine Jugendarbeit wurde dem Meldorfer Segler-Verein von einem Albersdorfer Mitglied ein „Amphicar“-Fahrzeug gestiftet. Es soll dazu dienen, die praktische Ausbildung auf dem Wasser zu überwachen und wird weiter als Land-Transportfahrzeug Verwendung finden. Unsere Aufnahme entstand nach der Übergabe.

Veränderliche Fahrwasser vor der Dithmarscher Küste

Wer Jahrzehnte in den Watten vor der Westküste Schleswig-Holsteins segelt, bemerkt Veränderungen der Wattströme und Priele. Die Fahrwasser müssen ständig vermessen, die Seezeichen verlegt und die Seekarten berichtigt werden.

Ich möchte auf einige Verlagerungen von Fahrwassern vor der Dithmarscher Küste hinweisen.

Ganz besonders stark verändert sich das teils recht flache Fahrwasser der Außeneider. Dementsprechend muss die Betonung ständig angepasst werden und die Seekarten sind schnell überholt. War zu Pfingsten 2010 noch der längere Jahre bestehende nördlich verlaufende Knick nach Tonne 18 betonnt, wurde im Frühsommer dieser Teil der Außeneider schräg in nordöstlicher Richtung durch die Sände geführt. Man sollte diesen Fahrwasseranteil tunlichst nicht vor halber Tide mit auflaufendem Wasser erreichen. Bei schwerem Wetter würde ich nicht in die Eider gehen und aus ihr auch nicht auslaufen. Dann sind die weiter südlich in die Meldorfer Bucht führenden großen Wattenströme Norder- und Süderpiep eher befahrbar. Sie sind nicht so starken Veränderungen unterworfen und besonders die Süderpiep ist auch bei härterem Wetter noch als sicherer Seeweg nach Büsum zu nutzen. Beim Einlaufen in die Norderpiep gelangt man etwa ab Tonne 10NP in ruhigeres Fahrwasser, weil die Sände vom Tertius und Blauort die See bremsen. Die innere Süderpiep hat sich in den vergangenen Jahren zwar öfters etwas verlagert und musste entsprechend umbetonnt werden, ist aber über die letzten Jahrzehnte im großen und ganzen beständig geblieben.

Wer von der Elbe nach Norden segeln will, nimmt gern den Weg über das Lüchterloch, das östlich des Großvogelsandes zwischen den Tonnen 18 und 20 vom Hauptfahrwasser der Elbe zur Norderelbe Tonne NE3/LL2 führt. Dies Fahrwassergab es bis in die fünfziger Jahre, es war dann einige Jahrzehnte versandet, kann aber seit den achtziger Jahren wieder gut genutzt werden, besonders wenn man gut mit der Tide rechnet. Das Zehnerloch, das östlich des Gelbsandes zwischen den Elbetonnen 24 und 26 ebenfalls in die Norderelbe führt, ist den vergangenen Jahren enger und flacher geworden. Dagegen sind einige Rinnen im Watt westlich des Gelbsandes tiefer geworden, so dass mancher einheimische Segler schon mal in diesem Bereich die Fahrt von der Norderelbe zur Elbe oder umgekehrt wagt. Sicher nur bei ruhigem Wetter.

So wie es mir vor vielen Jahren – das Lüchterloch war noch nicht wieder ausgetonnt – einmal bei Hochwasser auf dem Weg von Meldorf nach Neuwerk mit meinem Kielschwerter glückte.

Aber nun zu einem Fahrwasser, das sich immer wieder verändert hat und über das in der Seekarte der Vermerk steht: „Unkundige werden dringend gewarnt, das sehr veränderliche Klotzenloch zu befahren“. Nach der neuesten Betonung sehe ich die Gefährlichkeit des Klotzenlochs, das eine Fortsetzung der Norderelbe in südsüdöstlicher Richtung bildet, nicht mehr so sehr. Es verläuft nicht

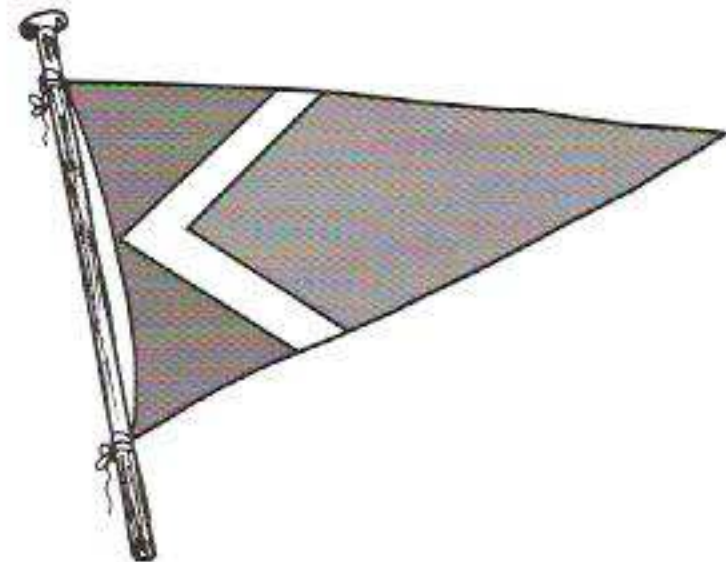
mehr über ein Wattenhoch, sondern hat eine Verbindung zur Medemrinne gebildet. Diese Verbindung führt mit einem südlichen Schwenk am beprägten Nordrand des Spitzsandes entlang. Danach ist eine gelb-schwarze Spierentonne in der Medemrinne eine gute Wegemarke. Sie liegt etwas nordöstlich der gelben Tonne Medem-Rede 6. Für die Sportschiffahrt ist es somit möglich, von Brunsbüttel aus der Großschiffahrt aus dem Weg zu gehen. Man fährt zunächst am Nordrand der Elbe im Bereich der Neufeld Reede, steuert dann in die Medemrinne und von der oben genannten letzten gelb-schwarzen Spierentonne in das Klotzenloch. Vom Klotzenloch geht es direkt in die Norderelbe über und weiter Richtung offene See.

Als ich im Frühjahr 2010 die Fahrt von See aus mit meiner Sirius (Tiefgang 1,40m) unternahm, war die Strecke noch nicht so gut bezeichnet. Ich hatte aber bei etwa halber Tide auch an den flacheren Stellen genug Wasser unterm Kiel.

Segeln gegen den Strom ist in diesem Revier wenig sinnvoll. Man sollte also mit Hilfe des Tidekalenders sorgfältig planen. Neue Seekarten oder zumindest neuere berichtigte Seekarten sind unerlässlich. Für die Sportbootkarten des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH) gibt es Berichtigungen und manchmal auch Deckblätter, die man sich im Internet ansehen und auch ausdrucken kann; sehr gut mit einem Farbdrucker. (www.bsh.de) Für das beschriebene Gebiet habe ich den Sportbootkartensatz 3014 „Zwischen Elbe, Weser und Helgoland“ verwendet. Zu den Berichtigungen ist noch zu sagen, dass sie für die einzelnen Blätter des Kartensatzes angegeben sind.

Ich wünsche allen, die sich trauen auch mal ein Nebenfahrwasser zu befahren, eine interessante und glückliche Fahrt mit etwas mehr als einer Handbreit Wasser unterm Kiel.

Peter Krohn



Tagung des Kreisseglerverbandes Dithmarschen

Die Vereinsvorsitzenden aus den angeschlossenen Dithmarscher Seglervereinen kamen am 24. November 2011 im Vereinsheim des Friedrichskooger Sportbootclubs am dortigen Hafen zusammen. Der Vorsitzende, Jürgen Ehlert aus Brunsbüttel, berichtete Aktuelles aus dem Kreissportverband und dem Landesseglerverband. Die Berichte aus den Vereinen schlossen sich an. Natürlich wurde auch die Problematik des Friedrichskooger Hafens angesprochen.

Man hofft immer noch, den Hafen durch die Gewinne aus zu bauenden Windmühlen weiter betreiben zu können. Das Problem der Verschlickung des Hafens trifft die Friedrichskooger genau wie uns. Die guten Gespräche wurden von den Kameraden des Sportbootclubs mit leckeren Würstchen und Kartoffelsalat bereichert. Der nächste Landesseglerstag soll am 3. März 2012 in Lübeck stattfinden.

PeterKrohn



MELDORFER
BÜCHERSTUBE

Inh. Doris Blender
Roggenstraße 2 · Tel. (04832) 7838

	Land- und Baumaschinentechnik Bauschlosserei Kommunal-, Forst- und Gartengeräte	WIERK
Ole Wierk Hafenchaussee 1 25704 Meldorf Tel:04832-1558		
	Geräte für Hof und Garten <i>Verkauf und Reparatur</i>	
	Reparaturen an Bootswagen	
	Öle, Filter und Ersatzteile	
	Bau von Fenstergittern, Rosenbögen und Geländern	
	u.v.m	
	Fragen Sie uns einfach!	

... es gab auch mal Sonne ...

Sobald die Sonne etwas höher steht, kommen die ersten Anfragen ... Wann findet die JuSeCa statt?

Man sieht, das die Eltern früh mit der Ferienplanung beginnen, ab und zu wird aber auch schon mal von den Eltern signalisiert, „kann man die JuSeCa nicht verschieben, wir machen normalerweise mit der Familie immer in der ersten Ferienwoche Urlaub.“ Im Laufe der dann folgenden Familienferienplanung entwickelt sich dann meist die Diskussion um das Ferienziel ... Mallorca oder JuSeCa Meldorfer Hafen ... Nicht immer sind die Wünsche der Eltern am Ende auch die, die umgesetzt werden.

Anfang April gingen die Einladungsschreiben für das Jugendsegelcamp 2011 zur Post. 50% Rückläufer sind dann meist die Folge, die anderen 50% sind fraglich. Da die Kinder in den meisten Fällen mit Geschwistern, Freunden oder Bekannten kommen, hängt alles jetzt von der „Großwetterlage“ ab. Sagt einer der Unschlüssigen ab, folgen gleich mehrere, hier muss dann nachgefüttert werden. Einmal geschieht dieses dann durch die ehemaligen oder wiederholenden Teilnehmer wie von selbst, oder aber durch externe Werbung. Jahrelang waren wir ein fester Bestandteil des Ferienprogrammes „Treffpunkt Familie Agenda 21“ dieses Aktionsblatt fiel in diesem Jahr aus, somit war ein wichtiger Werbeträger verloren gegangen, wir mussten uns nach anderen kostenlosen Werbemöglichkeiten umschauen. Hier kam als erstes unsere eigene Homepage in Frage, die sich als erfolgreichster Werbeträger herausstellte. Man hatte schon viel von den Segelaktivitäten der Jugendgruppe gehört, nun konnte man auch etwas über „Freie Plätze“ lesen und telefonisch nachfragen und überhaupt, das

Gespräch suchen. Der Erfolg blieb nicht aus. Wir wurden wieder eine bunte Gruppe mit 41 Teilnehmern.

Zwei Wochen vor der JuSeCa wurde die Halle im Rahmen eines Arbeitsdienstes von den Vereinsmitgliedern intensiv gereinigt, wir sagen Danke. Um diese Arbeiten erledigen zu können, wurden die noch in der Halle befindlichen Boote aus der Halle gezogen und anschließend wieder eingestellt. Leider wurde der jetzt entstandene Freiraum von einigen Eignern zur intensiven Pflege ihres Bootes genutzt, was uns am Starttag zusätzliche Arbeit bescherte, denn wer baut schon gerne sein Bett auf Pocken- und Antifoulingresten auf?

Pünktlich am Samstag, 02. Juli trafen sich die Betreuer zum Einrichten des Camps. Eine kleine Vorhut startete um 09:00 Uhr, alle anderen um 10:00 Uhr. Durch diese Staffelung ist es möglich, dass wir alle anstehenden Arbeiten effektiv lösen können. Ein „vergessenes“ Boot bremste unseren Tatendrang, wir versuchten den Trailer mit vereinten Kräften zu schieben und die Deichsel zu bewegen. Fehlanzeige. Hier hätte „fetten“ zur rechten Zeit Wunder bewirkt. Als wir schon fast im Begriff waren, uns an den Kopf zu kratzen und „wat nu“ zu überlegen, erschien SK Ingo Degen in der Halle und half uns, den Störenfried aus der Halle zu trecken und den Trecker selbst im Anbau abzustellen.

Das Wetter war stürmisch, regnerisch alles grau in grau, nichts konnte uns aufhalten, um 14:00 Uhr waren wir fertig, jetzt nochmal durchatmen und sich sammeln. 16:00 Uhr es geht los, die ersten konnten es schon nicht erwarten und scharrten schon ab 15:10 Uhr mit den Hufen. Wir begannen wieder mit dem Einschreiben, Westen

ausgeben und Ausgabe des Startgetränkes. Nachdem sich alle bekannt gemacht haben, sollte unsere Paddelregatta starten. Wir waren frohen Mutes ... nur das Wetter: 15 Knoten Wind, in Böen 24, war nicht sehr einladend. Vom Steg weg in Richtung Wattwurm war relativ einfach, dann die Wende an der ersten Dalbe, jetzt gegen an, nichts ging mehr, nur noch Rückwärts. Die Bergeboote mussten die Opti's wieder einfangen. Jetzt versagte auch noch mitten im Bergeinsatz der Aubo vom Bergeboot „Butt“ seinen Dienst. Auch hier ging jetzt



nichts mehr. Somit hatten die Besatzungen vom Bergeboot „Muräne“ und „HEI B 305“ alle Hände voll zu tun. Als alle wieder sicher an Land waren und die Opti's verzurrt, stieg unsere „Hot Dog-Party“, der Abendsport fiel wegen des Regens aus, die Kid's waren auch so schon recht müde.

In der Nacht frischte der Wind auf, lies aber gegen morgen etwas nach, 13 Knoten in Böen 20, immer noch recht anspruchsvoll. Wir starteten mit den Gruppen 2 und 4 am Steg und mit den Gruppen 1, 3 und 5 in der Halle mit Theorie. Wechsel am Nachmittag und von nun an täglich. Einen Aubo für unseren nicht mehr einsetzfähigen „Butt“ konnten wir uns bei SK Gunnar Otto leihen, unseren Aubo



brachte Chris noch am Sonntag Nachmittag zum Service Corniels nach Drage, damit am Montag mit den Reparaturen begonnen werden konnte, gut, dass wir schon seit Jahren den gleichen Service haben. Die Eltern, die uns am Sonntag besuchten, machten uns Mut, das Wetter wird besser auch „Windfinder“ zeigte diese Tendenz. Am Abend wurde gegrillt, wie immer hatten wir reichlich Grillgut.

Montag, 04. Juli, 10 Knoten Wind, in Böen 14, jetzt konnte es richtig los gehen, den ganzen Tag hielt es so an, Tendenz sogar leicht fallend. Die bedeckte Bewölkung blieb, die Sonne wagte einmal sich für wenige Minuten zu zeigen, wir hatten uns richtig erschrocken, ich glaube sie auch, danach wieder bewölkt. Nach ausgiebigen Spielen und Wandern am Deich, kehrte um 22:15 Uhr die für alle wohlverdiente Ruhe ein.

Dienstag 05. Juli, Windfinder spricht morgens von 2 Knoten Wind, keine Böen, am Nachmittag von 5, ebenfalls keine Böen, Fehlanzeige. Hier war der Wunsch

der Vater des Gedanken. Der Wind „raste“ mit einem Knoten über den Hafen und das bis zum Nachmittag konstant. Wir hatten aber trotzdem unseren Spaß, alles was wir an schwimmenden Untersätzen hatten war auf dem Wasser, auch die letzten Zaghafte kamen auf ihre Kosten. Am Abend wurde noch einmal gegrillt, Gruppenspiele und Deichwanderungen rundeten den Tag ab.

Mittwoch 06. Juli, leicht bewölkt und Sonne, ja wirklich ... Sonne ... zu dem moderater Wind, 4 in Böen 5 Knoten. Aber am Nachmittag 8 Knoten, in Böen 11 und was ist das, ... Regen ... der Wind steigerte sich auf 13 in Böen 18 Knoten, es regnete immer wieder kurz und knackig. Die Gruppen die am Steg noch standen, fanden zwischenzeitlich Unterschlupf unter waagrecht aufgespannten Optisegeln, die anderen die schon segelten und die Bergebootbesatzungen hatten einfach nur „Peck“. Aber auch für die schien nach ca. einer Stunde wieder die Sonne, wie für die anderen auch, es wehte ein leichter warmer Wind und die die bisher durchgehalten hatten konnten lange segeln. Das Abendprogramm konnte wie gewohnt stattfinden.

Wir schreiben schon Donnerstag, 07. Juli 05:30 Uhr, ein Blick aus dem Fenster, Nebel, kein Wind, also erst einmal wieder hinlegen und weiter schlafen. 07:00 Uhr der Bäcker kommt und bringt Brötchen, ... der Tag wird schön ... sagt er, der Nebel wird weniger, die Sonne zeigt sich, leichter Wind, es wird zum ersten mal richtig warm. Segelspaß total, das Wetter hielt sich bis zum Abend, wir segelten länger, als es unser Segelplan vorsah, alle wollten ihren Spaß.

Freitag, 08. Juli, 3 Knoten Wind, bewölkt, teilweise Regen, nicht grade einladend für die Segelprüfung, aber erst einmal kommt die theoretische Prüfung für die einen, die andern können segeln. Am Nachmittag kommt die praktische Prüfung, und die, die diese nicht mehr brauchen, bekommen einen Intensivkursus im Segeln oder ver-

zichten wegen starker Müdigkeit darauf und schlafen, in weiser Voraussicht auf die bevorstehende Nachtwanderung. Der Wind frischt über Mittag noch einmal auf, fällt dann aber wieder zurück, das unbeständige Wetter bleibt. Nach dem Abendbrot machen wir die Endauswertung, die Kinder vergnügen sich in der Zwischenzeit beim Spielen, Schlüsselanhänger knüpfen usw. Um 23:30 Uhr geht es zur Schatzsuche mit Nachtwanderung, um kurz vor 02:00 Uhr sind wir wieder zurück, der Schatz ist gefunden und wird unter allen aufgeteilt. Kurze Zeit später ist Nachtruhe.

Samstag, 09. Juli, 08:00 Uhr die Sonne lacht in viele müde Gesichter, aufbacken, Frühstück, abbacken und aufräumen, die ersten Eltern kommen schon, keiner geht vor 11:00 Uhr auch wenn es noch so verlockend ist. Arbeit ist für jeden da. Um 10:30 Uhr haben wir „Klar Schiff“, wir verabschieden uns voneinander, die Teilnahmebescheinigungen und Segelbescheinigungen werden ausgeteilt, für jeden gibt es noch etwas zum Lesen mit nach Hause, die Zeitschriften, Yacht, Boote und Surf, gespendet vom Delius Klasing Verlag finden reißenden Absatz.

Einige Restarbeiten warten noch auf die Betreuer, dann gehen auch wir nach Hause.

Sonntag, 10. Juli, das Wetter ist sonnig, leichter Wind, es soll auch noch die nächsten Tage so anhalten. Bis dann ab Dienstagabend wieder Bewölkung und Regen aufzieht. Also Zeit noch einmal alle Boote und Ausrüstungen durchzusehen und die erforderlichen Reparaturen durchzuführen, damit auch die letzten Spuren der JuSeCa 2011 der Vergangenheit angehören.

In Anerkennung des sozialen Engagements der Betreuer überreichte am Ende des Jugendsegeleamps die Firma Applus RTD jedem Betreuer einen Thermotrunkbecher, der diesen Namen auch verdient, wie eingehende Tests bereits bewiesen haben.

Karsten Laskowski

- Hardware & Software
- Installation & Wartung
- Reparatur
- Telekommunikation
- Netzwerk & Internet
- Webdesign & Webhosting

www.atmt-computertechnik.de

A.T.M.T.

Computertechnik

Süderstraße 6
25704 Meldorf
☎ (0 48 32) 60 04 25 3



GbR

... DOM/DJM die Herausforderung ...

Können wir an das gute Wetter der DOM/DJM 2010 anknüpfen, ??? ..., nein, stürmische Winde und viel Regen kennzeichneten den Samstag, am Sonntag legte der Wind noch etwas zu, der Regen wurde weniger, die Sonne versuchte sich zu zeigen.

Es waren in der Klasse Opti acht Boote am Start, in der Klasse Jollen zehn Boote, die teilnehmenden Vereine waren der SVB, HSRV und MSV. Der MSV stellte vier Boote, einen Laser, einen Piraten und zwei 420er. Alle Segler und Teams schenken sich nichts und kämpften in zehn durchgeführten Wettfahrten fair um Punkte und Plätze. Die beiden 420er lieferten sich spannende Rennen und teilweise packende und gewöhnungsbedürftige Manöver, die den Puls auch



Naaaa ... da kommt doch wohl Freude auf – allein beim Zuschauen!

glerver



bei den Zuschauern höherschnellen ließ. Am Schluss des zweiten Regattatages siegt Julia Zielinski mit ihrem Laser, die 420er mit Nils Laskowski und Carina Balke kamen auf Platz 5 und Lucca Ralfs mit Johannes Stabenow auf Platz 7. Nils musste kurzfristig für Fenja einspringen, die krankheitsbedingt am Starttag ausfiel.

Beim Piraten von Mathis Voß mit seiner Crew Jan Völker Stührk und Patrik Bols schwächelte am Samstag die Ruderpinne, wurde über Nacht repariert, am Sonntag dann wollte der Baumbeschlag nicht mehr so wie er sollte, somit kam leider ein sehr frühes Aus. Hier muss das Boot noch den Herausforderungen angepasst werden, die drei eingesetzten Piraten des SVB zeigten, wie dieses geht.

Unser Wanderpreis in der Klasse „Opti“ konnte nicht vergeben werden, da die Opti-Kids für sich entschieden haben ... zu viel Wind ... und somit bildeten Silas Höhler und Bastian Voß mit mir zusammen die Bergecrew bzw. halfen am Steg meisterhaft aus. Der Wanderpreis in der Klasse „Jolle“ ging an Nils und Carina.

Alle MSV-Segler bekamen von der Firma Tec Inspection International ein „Lorry Bag“ als Anerkennung ihrer Leistungen.

Wenige Minuten nach der Siegerehrung begann es als Vorwarnung kurz zu tröpfeln, danach entluden sich Wassermassen ... hatte es doch lange nicht geregnet.

Karsten Laskowski

HEIZÖL

**SCHILLHORN
MELDORF**

Österstraße 11-13

☎ (04832) **7071**

www.schillhorn-brennstoffe.de



Brenn-, Treib-,
und Schmierstoffe

1. Herbst-Cup der AC 60 und Seawind im Meldorfer Hafen

Thomas und Olaf waren im Frühjahr zur inoffiziellen deutschen Meisterschaft der AC60 in Wedel gefahren und hatten sich dort mächtig aus dem Fenster gelehnt: „... das können wir auch!“ Es ist aber immer so eine Sache, wenn „Deutsche“ oder „Meisterschaft“ draufsteht, will der DSV auch gerne mitreden und mit dem Verein haben wir ja seit einigen Jahren nicht mehr so viel am Hut. Außerdem verursacht das unnötige Kosten, die sich wiederum im Startgeld niederschlagen und das wollen wir alles nicht. Lange Rede, kurzer Sinn: unsere Veranstaltung (oder sagt man heute „Event“?) erhielt den Namen Herbst-Cup im Meldorfer Hafen. Meldebogen und Ausschreibung wurden rechtzeitig ins Internet gestellt und unser Sponsor, Stockmaritime, rührte auch die Werbetrommel, wenn auch nur sehr am Rande. Der Termin stand schon lange fest, es sollte der Totensonntag im November werden und nach den Anmeldungen zu urteilen konnte man meinen: Nomen est Omen ... Anmeldungen ziemlich mau. Trotzdem machte ich mich 2 Tage vorher mit dem Hochdruckreiniger auf den Weg zum Jollenschlengel, um dort die Hinterlassenschaften der Möwen zu beseitigen. Keine 100 m entfernt wurde gerade ein Pottwal geschlachtet, das hat man auch nicht alle Tage, zum Glück wehte der Wind aus SE und es stank nicht sonderlich. Am Sonntag dann um 10 Uhr zum Hafen, Thomas und Olaf hatten schon den „Zirpel“ als Bergeboot zu Wasser gelassen und die Tonnen ausgelegt, es fehlten nur noch die Teilnehmer mit ihren Booten. So nach und nach trudelten sie auch ein, aus Kiel, aus Hamburg, aus Pinneberg und sogar aus Hannover. Bei dichtem Nebel war es scheinbar nicht so einfach unseren Hafen zu finden, zumal wenn man ortsunkundig und das Navi nicht auf dem

neuesten Stand ist. Nach dem Wiegen der Boote (sah sehr professionell aus) und der Begrüßung ging es dann auch endlich runter zum Steg. Hier ereilte uns das nächste Problem: Frequenzüberschneidungen. Auf solche Fälle waren die Leute von Stockmaritime aber vorbereitet und hatten entsprechende Wechselquarze dabei. Während die AC 60 noch auf die Quarze warteten, fuhren die 4 Seawind schon mal eine Aufwärmregatta. Dank der mitgebrachten Startmaschine bedurfte es nur eines Knopfdruckes und alles lief wie von selbst. Bei leichtem Wind, so zwischen 1 und 2 Bft. und mäßiger bis schlechter Sicht (besonders Brillenträger hatten zu leiden), konnten wir 5 Regatten segeln und uns dann ins warme Heimchen verholen um eine Suppe zu löffeln. Danach ging es gestärkt, neu getrimmt und bestens motiviert wieder aufs Wasser. Weitere 3 Regatten bei unveränderten Bedingungen konnten gesegelt werden und auch der „Zirpel“ kam verstärkt zum Einsatz, denn immer wieder verhakten sich einige Boote ... die Sicht war wirklich nicht die Beste. Hans war extra aus Hamburg angereist und wertete die Ergebnisse aus, während wir bei Kaffee und Kuchen ein Schwätzchen hielten. Er kam dabei aber leicht ins Schwitzen, denn verwöhnt von der Tertius-Regatta mit 8 Booten und nur einer Wettfahrt am Tag, mussten hier 14 Boote und 17 Wettfahrten gerechnet werden. Das Ergebnis mit einem Streicher lautet: Gewinner der Seawind ist Ludwig Hinrichs mit „Miss Piggy“ und Gewinner der AC 60 ist Thomas Stührk mit „Martje Floris“. Alles zusammen genommen war es ein schöner Sonntagnachmittag, den wir wohl im nächsten Jahr gerne wiederholen werden. Wir hoffen dann auch den Kapitän von „U96“ mit Boot begrüßen zu dürfen.

Bernd Peters



Highlights
live erleben!

REISETRENDS
REISEBÜRO

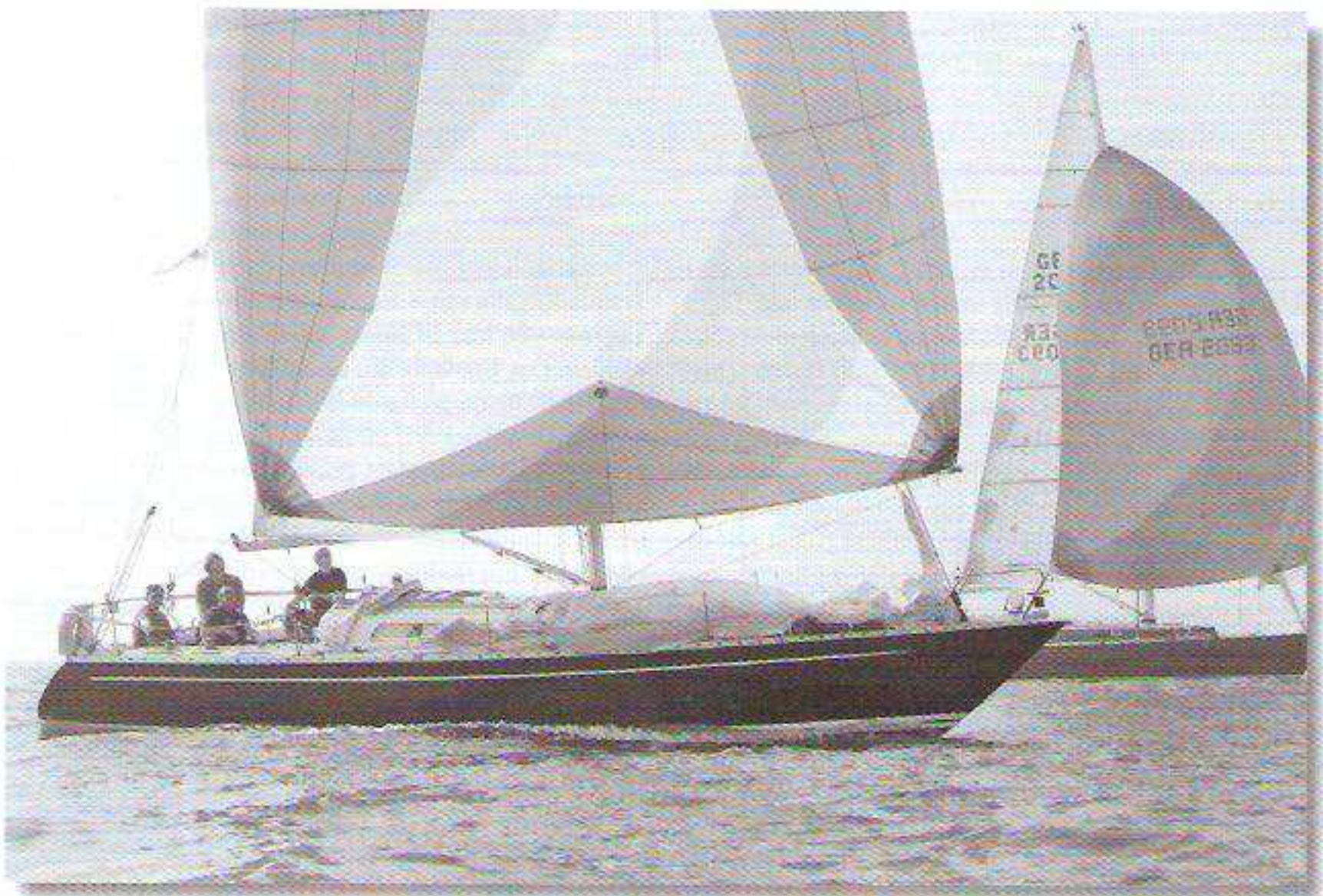
Süderstraße 13 · 25704 Meldorf · Tel. (0 48 32) 60 14 05

www.reisetrends-online.de

Endlich wieder Helgoland!

Nach 2 Jahren der Abstinenz, im letzten Jahr wegen vorzeitiger Sperrwerksschließung in Meldorf und im vorletzten wegen Sturmes, konnten wir in diesem Jahr endlich wieder zur Herbstwoche nach Helgoland. Den Begriff Herbstwoche finde ich allerdings etwas irreführend, sonst waren es nur 2 Tage und jetzt, nach dem überraschenden Tod von Uwe Heel, auf einen Tag reduziert, wobei auch nur eine Regatta gesegelt wurde. Nichtsdestotrotz stachen 3 Meldorfer Boote frühmorgens am Freitag den 2. September bei leichten südlichen Winden in See. Die MARTJE FLORIS, die NJASSA und die STINE passten gut zusammen und erreichten fast zeitgleich die Felseninsel, teils unter Spi, teils mit Genacker. Wie das

Pünktlich um 11:00 Uhr knallte der Startschuss für immerhin 11 teilnehmende Boote, darunter auch eines von Helgoland. Bei leichtem Wind aus Süd-Süd-West ging es erst einmal auf die Kreuz zur „Helgoland Ost“, wo dann auch der Spinnacker gezogen wurde, dann weiter zur „West“ und dann fast platt vorm Laken hoch zur „Nathurn Nord“, wo die Boote über Yardstick 100 abbiegen konnten zum Ziel. Diese schöne Tour westlich um die Insel macht man am besten am Abend bei untergehender Sonne. Wir aber konnten das Land nur erahnen, denn leichter Seenebel begleitete die ganze Regatta. So hatten wir die NIX MIT X auch schon bald aus den Augen verloren und zollten Martina gehörigen Respekt.



so ist bei der Herbstwoche, liegt man nicht im Päckchen, sondern komfortabel an der Steganlage des WSCH. Nach dem obligatorischen Einlaufbier und dem Ergänzen der Bordvorräte war ein Ausflug auf die Düne geplant. Hier unter Palmen in der herbstlichen Sonne ließen wir uns Kaffee und Kuchen schmecken. Unserem Mitsegler Olli wurde es dann doch zu heiß und ließ sich am Nebentisch ein bißchen Sonnencreme aus. Sein Angebot dieses mit einer Runde Gammel Dansk zu entlohnen wurde dankend abgelehnt. Abends nahmen wir das Angebot, Scampies satt für 19,50 €, war, nur unser Mitsegler Conny bestellte ein Steak. Der gelungene Abend klang dann friedlich mit einem „Absacker“ im Cockpit aus. Am nächsten Morgen schon um 10:00 Uhr Steuermannsbesprechung, also früh aufstehen und frühstücken, diesmal Rührei satt...

Weiter ging es nach dem Schiften der Segel zur Tonne „Sellebrunn West“, um dann „Düne Nord“ mit einem Anlieger zu runden. Hier wurde die Sicht auch merklich besser und das Feld rückte wieder dichter zusammen. Auf der letzten Kreuz zur „Düne Süd“ hätten wir den Strom besser berücksichtigen müssen, denn auf dem mitgeploteten Track konnte man hinterher eine böse Hundekurve sehen. (Aber hinterher ist man ja immer schlauer) Nach der Wendemarke „Düne Süd“ sollte es eigentlich zur „Tonne 3“ gehen und dann ins Ziel, aber was machten die 3 vor uns liegenden Boote? Die hatten scheinbar noch mal die „Helgoland Ost“ auf dem Zettel. Bei uns an Bord begann dann auch das große Rechnen, schließlich sucht man die Fehler zuerst bei sich selbst. Aber nach allem hin und her der Sollkurs lag bei 305° und nicht 245°. Dieses



taktische Husarenstück beförderte und dann an die vierte Stelle im Zieleinlauf dicht hinter NIX MIT X, STINE und BLACK MAGGY. Nach der Regatta gab es wie immer ein leckeres Kuchenbüfett, bereitgestellt von den Damen des WSCH. Dafür an dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank. Um 19:00 Uhr ging das Schlemmen dann schon weiter mit eingelegtem Schweinebraten an Bratkartoffeln und natürlich dem gestifteten Freibier. Anschließend die sehr spannend gestaltete Preisverleihung durch Kay. Bei der Helgoländer Herbstwoche erhält jeder einen Preis, wobei der Sieger nicht unbedingt den „wertvollsten“ abbekommt. Der Gewinner in der Gruppe Yardstick größer 100 war Tanno Kruse mit TSCHAIKA von der Segelkameradschaft Horumersiel. Der Sieger in der Gruppe Yardstick kleiner 100 wurde Thomas Stührk mit der MARTJE FLORIS vom Meldorfer Seglerverein. Anschließend wurde es noch ein netter Abend mit netten Gesprächen unter netten Leuten und Livemusik zum Mitsingen handgemacht von Otti (ELSE BECKER). An diesem Abend hat er seine Gitarre nicht im Hafenbecken versenkt, aber das ist dann auch eine andere Geschichte. Obwohl die Rückfahrt eigentlich nach Tidenkalender so gegen Mittag hätte starten sollen, warfen wir wegen des Wetterberichts schon um halb 11 die Leinen los und hatten so noch gut 2 Stunden Strom gegenan. Je weiter wir nach Osten kamen, je weniger wurde es mit dem Wind und in der Süderpiep packten wir dann alles ein und lie-

fen unter Motor. In der Hoffnung noch schnell genug zu sein um dem aus Süden anrollenden Unwetter zu entgehen. Bis Büsum blieb es sogar trocken, dann fing es leicht zu nieseln an. Wir waren man jüst bei der 38 um die Ecke gebogen, da kam es wie aus Eimern. Um die Pricken zu erkennen musste weiter steuerbords gehalten werden und der Zeitraum zwischen Blitz und Donner war nicht mehr zu ermitteln. Wir saßen also mittendrin und das war nicht lustig...

Beim Festmachen hatte sich aber schon alles wieder verzogen und die Sonne lugte hinter den Wolken hervor. Also, bis zur nächsten Helgoländer Herbstwoche am 1. September 2012.

Bernd Peters

Einmal OK, immer OK

Schon den ganzen Sommer hindurch sinnierte Thomas (der von Krabben, Lachs und Kaviar) darüber, dass es bestimmt lustiger wäre, wenn wir, anstatt zusammen im Piraten, getrennt jeder in seiner kleinen Jolle segeln würde. Ihm schwebte da die Konstruktion von Knut Olsen aus dem Jahre 1956 vor, die auch der König von Thailand bevorzugt. Einfacher gesagt: er wünschte sich OK's im Meldorfer Hafen. Da es mittlerweile über 14.000 Exemplare dieser nur 4 m langen Jolle weltweit gibt, sollte es doch möglich sein, sowas günstig zu ergattern. Auf der Internetseite der Klassenvereinigung gab es zwar einige, die waren auch schon bei Welt- und Europameisterschaften mitgefahren und zumindest einmal deutscher Meister gewesen, aber dementsprechend teuer. Mein Limit für so einen Spaß zwischendurch (man hat ja immerhin noch ein anderes Boot), sollte 1000 Euro nicht übersteigen und möglichst ganz aus Kunststoff sein, damit der Pflegeaufwand sich in Grenzen hält. Bei E-Bay wird man in solchen Fällen meistens fündig, aber denkste...nur Schrott oder ganz weit weg. Kurz vor der Tertius-Regatta war dann doch noch einer drin und auch noch in Schleswig-Holstein. Nach kurzem E-Mailverkehr und Telefonat waren wir uns einig über Preis und Abholtermin. Am Sonnabend, den 13. August gegen Mit-

tag, holte ich besagten Thomas und dessen Piratentrailer aus Marne ab und wir fuhren an den Schaalsee. (War der 13. eigentlich ein guter Tag um ein Boot zu kaufen?) Der Schaalsee liegt zwischen Ratzeburg und Zarrentin in einer für Marschbewohner interessanten Gegend. Wir bekamen eine kurze Einweisung und verzurrten alles autobahnsicher. Dann ging es endlich zurück nach Hause. Hier angekommen wurde das „Schnäppchen“ erst einmal genauestens unter die Lupe genommen und siehe da ... es gab einiges zu tun. Die Reifen des Slippwagens waren platt und eigentlich mussten alle Leinen, Strecker und die Schot neu. Auch die Curryklemmen wollten überholt und die Clamcleats ausgewechselt werden. Schön, dass man das alles bei „Rudi Westcoast“ für kleines Geld bekommt. Hier wurden auch die Lattentaschen nachgenäht und die fehlenden Latten erneuert. Endlich ging's zu Wasser zur Jungfernfahrt, nicht für's Boot, sondern für den Eigner. Denn nie zuvor hatte ich in so einer kippeligen Kiste gesessen. Langsam wurde mir auch klar, warum die Honoratioren vom der dänischen Segelunion dieses Boot eigentlich verbieten wollten. Ich geriet dann auch nach wenigen Metern in Seenot, denn mit der Fallführung des Großsegels war ich noch nicht sonderlich vertraut und so hing das Vorliek in Falten am Mast. Ich

hatte mir für den ersten Törn einen leichten Wind ausgesucht und das war gut so...alles lief perfekt, d.h. keine Kenterung, keine weiteren Havarien, nur ein paar Beulen auf dem Kopf, alles bestens... nur beim Anlegen wurde durch die helfende Hand am Steg der Mastfall auf's Extremste nach achtern verlegt. Mit anderen Worten: die obere Mastführung war rott. Einem Neubau in der heimischen Garage stand also nichts mehr im Wege, hat allerdings keinen Cent gekostet. (immer gut, wenn man nicht alles gleich wegwirft...)

Auch Thomas hatte jetzt einige Probeschläge machen dürfen und war „tunierbegeistert“. So blieb es auch nicht aus, dass er ein paar Tage später mit seinem OK am Hafen eintraf und mir ganz verzückt mitteilte: „de Mast is schwatt!!!“ Ein tolles Teil hatte er sich da zugelegt, mit 2 Riggs, eines davon aus Carbon, diversen Segeln, 2 Rudern und natürlich für alles eine Persennige oder wenigstens eine gepolsterte Tasche. Und das Deck war aus gemessertem Furnier, alle Blöcke kugelgelagert, leichtgängig und perfekt. Bei den ersten kleinen Regatten fuhr er mir auch prompt davon, egal in welchem Boot er saß, kenterte hin und wieder, aber immer mit viel Begeisterung und einem breiten Grinsen im Gesicht. Neue Boote im MSV ziehen gewöhnlich auch Neugierige an den Steg, auch wenn sie etwas kleiner sind und keinen Motor haben. So wurde dann auch Olaf immer mal wieder

Fachwerkstatt für Uhren und Schmuck



Ständige Antik-
uhren- und
Uhrentechnik-
Ausstellung

- Wir pflegen und reparieren Ihren Schmuck
- Wir bieten Service und Reparaturen von Uhren aller Art
- Wir restaurieren alte und antike Uhren
- Wir begutachten und erstellen Kostenvoranschläge gratis
- Wir verkaufen antike Uhren

Uhrmachermeister &
Juwelier  Voß

Spreetstraße 5 · 25704 Meldorf · Tel. 04832 8407
Eigene Schmuck- & Uhrmacherwerkstatt

auf dem Jollenschlengel gesichtet und ein Angebot zum Probesegelein lehnte er nicht ab, obwohl der linke Arm noch nicht voll belastbar war. Seinem Gesichtsausdruck nach zu urteilen (siehe Foto) war auch er von Anfang an begeistert und so dauerte es nicht lange und OK Nr. 3 lag am Steg. Natürlich auch einer von der feinen Sorte, keine Baustelle, keine Reparaturen und immer vorne weg. So segeln wir denn auch noch im November, wenn die anderen Boote schon in der Halle unter einer Plane liegen, unsere kleinen Regatten im Hafen und warten sehnsüchtig auf den Tag, dass die Schleuse dicht macht. (Wer hätte das mal gedacht!)



Ich für meinen Teil habe mir einen Trockenanzug zugelegt und auch ein neues Segel musste her. Mein Limit wurde zwar knapp überschritten, aber der Spaß ist unver-


gleichlich. Im nächsten Jahr wollen wir dann auch mal raus ... vielleicht sogar bis Büsum.

Bernd Peters

**moder
niebuhr**
KUNSTHAAR

über 80 Jahre im Familienbesitz

25704 Meldorf
Zingelstraße 5 + 9
Telefon: (04832) 14 10
Fax: (04832) 29 21



mey

Reizüberflutung kann auch etwas Angenehmes sein. Ein Beispiel, wenn es um eine schöne Frau in der Umgebung geht. Lassen Sie sich inspirieren auf www.mey.de. Mey - Das Beste ist für Sie.

MaN kaNn aUCh vOn einEM einZIGen REiz überfLUteT weRDEN.

Die Skandinavische Acht

Der Name Wilfried Erdmann ist wohl den meisten Seglern bekannt. Als er allein als erster deutscher Segler auf seinem kleinen Boot „Kathena“ um die Welt segelte, wurde er bestaunt, ja man wollte es ihm zunächst kaum glauben. Inzwischen hat er viele Fahrten auf den Weltmeeren vollbracht, auch allein nonstop um die Erde mit dem Wind und gegen den Wind.

Er lebt heute mit seiner Frau Astrid in Goltoft an der Schlei. Beide haben 2010, er inzwischen siebzugjährig, eine mehrmonatige Segelreise auf einer X 79 um die westliche Ostsee unternommen. Diese Fahrt beschreibt er in seinem neuesten Buch, dessen Titel in der Überschrift genannt ist.

Peter Krohn

Ihre Vertragswerkstatt für Schiffs- und Industriediesel






FÖH

seit 80 Jahren

- Motoren-Instandsetzung
- Maschinen- und Yachttechnik

Kreishafen 9 - 24768 Rendsburg
 Telefon (0 43 31) 2 29 24
 Telefax (0 43 31) 2 47 20
 eMail: foeh-gbr@foni.net



Maron

Mein Markt!



Öffnungszeiten
 Montag bis Samstag
 06:30 - 20:00 Uhr

Raiffeisenplatz 18 · Meldorf · Tel 04832/7934



Meldorf · Grabenstr. 21

Jetzt auch mit Café!

Die schönsten Segelhäfen Bornholms

Wir Meldorfer Segler wurden mit der Schleusenöffnung auf eine Geduldsprobe gestellt und so starteten auch Broder Hansen und ich mit der Aurora einen Monat später am Sonntag, den 10. Juli bei sonnigem Wetter in Richtung Ostsee. Der nördlich drehende Wind schloß langsam ein und die Unterwasserfock schob uns in Richtung Brunsbüttel, wo wir gegen 21 Uhr mit zwanzig Yachten die Schleuse passierten und uns am Steg beim Wasser – und Schiffahrtsamt festmachten.

Am nächsten Morgen lag noch Nebel auf den NOK und die ersten holländischen Yachten machten bei uns wieder fest, da Sportboote bei schlechter Sicht (unter 400 m) den Kanal nicht befahren dürfen. Aber nachdem die Liegegebühr eingezogen wurde starten auch wir in Richtung Kiel und machten abends im alten Segelhafen Laboe fest.

Der dritte sonnige Reisetag führte uns unter Segel und später bei einschlafenden Winden unter Motor in Richtung Norden. Wir passierten den Langelandbelt und bogen hinter Lolland in Richtung Osten ab. Gegen Abend erreichten wir bei Windstille die kleine Privatinsel Vejrö. Am nächsten Morgen wurden wir von stürmischen Winden geweckt und so wurde ein Hafentiegetag angesagt. Wir bezahlten unsere stattlichen Liegegebühr von 50 € pro Tag, darin enthalten Liegeplatz am neuen Bootssteg, Benutzung der Sanitäreinrichtungen mit Dusche, gute geländegängige Inselfahräder, Kinderspielplatz mit Streichelzoo und Tennisanlagennutzung (bei Windstärke 7). Die wichtigste Meldung für die Bootsführer war der Seewetterbericht für den nächsten Tag, der eine kurzzeitige Atempause meldete, um die Richtung um 180 Grad zu drehen. Diese Atempause nutzten mutige Schiffsführer mit uns sofort, um in Richtung Vordingborg auszulaufen. Die See war noch aufgewühlt, aber bei südlichen Winden zeigte die Logge immer über sechs Knoten an. Wir segelten aus dem Schutz der Insel Falster auf die aufgewühlte Ostsee mit Ziel Klintholm. Kein Schiff war auf der wolkigen, windigen See zu sehen und im großen Hafen von Klintholm wurde uns der letzte freie Liegeplatz vom deutschen Hafenmeister zugewiesen. Nach dieser sportlichen Überfahrt gönnten wir uns das große Fischbuffet im Hafenrestaurant.

Am fünften Reisetag kam der Wind mit sechs Stärken aus südlicher Richtung, als wir den Hafen gegen acht Uhr als erstes Schiff in Richtung Bornholm verließen. Wir segelten erst Richtung schwedischer Küste und rechneten uns bei der ständigen Fahrt über Grund von 6,5 Knoten aus

Bornholm vor der Dunkelheit zu erreichen. Die Dünung von drei Metern war unser ständiger Begleiter, als wir am späten Nachmittag Bornholm sichteten. In der Yachtzeitschrift studierten wir die schönsten Häfen Bornholms und hinter der Nordspitze lag unser Tagesziel Allinge, wo wir bei Einbruch der Nacht um 22 Uhr mit Jazzklängen begrüßt wurden. Wir machten im überfüllten kleinen Hafen neben einer Yacht mit Mastbruch fest. Die Musik verstummte bald und wir waren froh, nach 85 SM in der Koje zu liegen.

Am nächsten Morgen strahlte die Sonne für die Urlauber in Allinge und das Jazzfestival wurde vor den Lokalen auf der Straße mit Fadöl fortgesetzt, mit Titel wie „My life (wife) will be sweeter some day“. Am frühen Nachmittag rauschten wir nur mit Großsegel zur Felseninsel



Christiansö, das dänische Helgoland. Unseren Liegeplatz am Ankerball in der Hafeneinfahrt haben wir nach Studium der Wettervorhersage beim freundlichen Hafenmeister zur Hafeneinfahrt gewechselt, wo das Päckchen noch auf sechs Schiffe anschwell. Die zwei bewohnten Felseninseln dienen als Festung, sind mit einer hundert Jahre alten schwenkbaren Fußgängerbrücke verbunden und von hundert Einwohnern in den ehemaligen Militärgebäuden bewohnt. Auf unserem Inselrundgang entlang der Festungsmauer fanden sich viele Badestellen auf den Klippen und sogar ein Zeltplatz.

Am nächsten Morgen zog es uns trotz fehlender Sonne ins klare frische Klippenbad. Der auffrischende Wind auf Südost erforderte später ein geschicktes achterliches aus-schwenken der Aurora mittels Führungsleinen und Motor aus dem Päckchen vor der Klappbrücke. Mit gerefften

Segeln verließen wir **Christiansö** in Richtung **Gudhjem**. Der kleine Südhafen schien uns überfüllt, sodass wir gleich den Nordhafen ansteuerten, der nur mit drei Yachten belegt war. Die Hafenmeisterin kam zur Kontrolle der Liegegebühren, die wir am Automat mit Karte beglichen hatten. Wir wurden darauf hingewiesen, dass der elektronische Hafenmeister unsere Gebühr abgelehnt hatte, da eine genaue Reihenfolge der Eingabedaten zu erfolgen hatte. Der Südhafen **Gudhjem** liegt im hohen Granitgestein und wird ab fünf Windstärken von einem Schleusentor verschlossen, was dieser Tage öfters vor kam. Am nächsten Morgen informierte die freundliche Hafenmeisterin uns über Infomaterial zum Ort, das wir für die Wanderung zur Holländermühle nutzten. Wir besuchten das bekannte Oluf Høst Museums (Nolde Dänemarks) und setzten nachmittags wieder Segel in Richtung des nächsten Hafens **Svanke**, den wir mit gerefften Segeln nachmittags erreichen. Nach einem Bad in der frischen See, Stärkung in der Fischräucherei und Landerkundungsgang, erreichte uns abends die erste Regengfront.

Am neunten Segeltag starteten wir früh um sechs Uhr, um die 65 SM nach Sabnitz zurückzulegen. Mit Winden von bis zu drei Windstärken erreichten wir Sabnitz gegen Abend unter Motor und waren ziemlich enttäuscht von dem Hafen. Die Boote liegen an einer endlos langen Mole mit schlechter Versorgungsmöglichkeit.

sieren waren. Vor der Klappbrücke mit festen Öffnungszeiten vor Strahlsund haben wir mit zahlreichen anderen Schiffen zwei Stunden verweilt, bis wir in den überfüllten Segelhafen festmachten und beim Stadtbummel den Geburtstag von Broder nachfeierten. Der Höhepunkt des Tages war ein Studentenkonzert mit Kindermusikinstrumenten am Abend auf der Towarischtsch (Goreh Fock I).

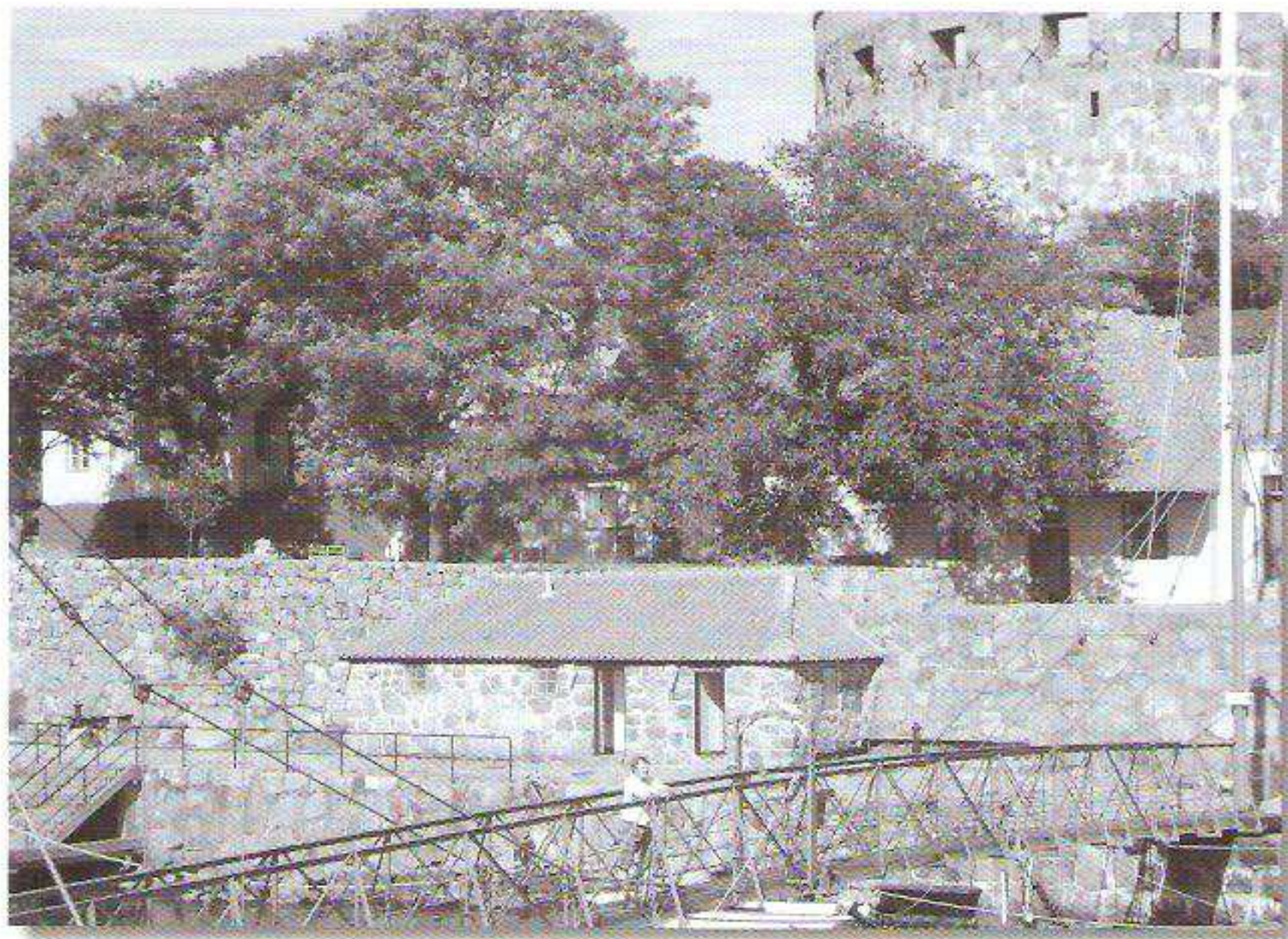
Der zehnte Reisetag begann mit viel nördlichen Wind, der unser Auslaufen Richtung Barhöft nicht hinderte. Da der Wind auf vier Windstärken zurückging und es trocken war, sind wir weiter auf die Ostsee Richtung Darsser Ort gesegelt. Kaum hatten wir diesen Wendepunkt umrundet, drehte der Wind auf West mit sechs Windstärken und Regen setzte ein. Abends erreichten wir den alten Segelhafen Warnemünde mit gerefften Segeln, froh an einem anderen Segler längsseits fest machen zu können. Die Nacht und der folgende Tag blieben stürmisch mit horizontalen Dauerregen. Der Hafentag wurde mit Zeitungslesen, Frühstück und Mittagessen im ehemaligen Leistungszentrum für DDR Segelsport und Museumsbesuch verbracht. Der Sturm riss so stark an den Schiffen, dass wir Skipper öfters die Festmacherleinen kontrollierten und nachsetzten.

Am nächsten Morgen liefen wir mit gerefften Segeln und Motor bei sechs Windstärken aus Westsüdwest mit Kompasskurs 320 Grad aus. Im Zweifel ob wir bei der hohen



Daher starten wir morgens ohne Entrichtung der Hafengebühr in Richtung Greifswalder Bodden mit mehreren großen Yachten bei fünf Windstärken und bis zu 3 m Wellen. In den Boddengewässern hielten wir uns an das ausgetonnte Fahrwasser, da viele flache Untiefen zu pas-

sieren und zunehmenden Wind umdrehen sollten, entschieden wir uns, nachdem wir beide am Steuer waren, den Kurs zu halten und die Wellen abzureiten. Zur Sicherheit wurde zu den immer angelegten Schwimmwesten auch die Lifebelts angelegt. Das GPS fiel aus und



nachmittags näherten wir uns einem Offshore Windpark, wie wir meinten vor Fehmarn. Nach dem Kartenstudium mussten wir feststellen, dass unser Kurs zu hoch abgesteckt war und wir uns im Kiel Ostseeweg vor Lolland befanden. Wir bargen die Segel und motorten mit Kurs 270 Grad auf die grünen Fleck am Horizont Fehmarn zu. Beim Einpacken des flatternden Großsegels riss eine Monsterwelle meine Füße weg und ich hing am Lifebelt außenbords. Nach dem Schreck erreichten wir vier Stunden später den leeren Hafen Fehmarnsund.

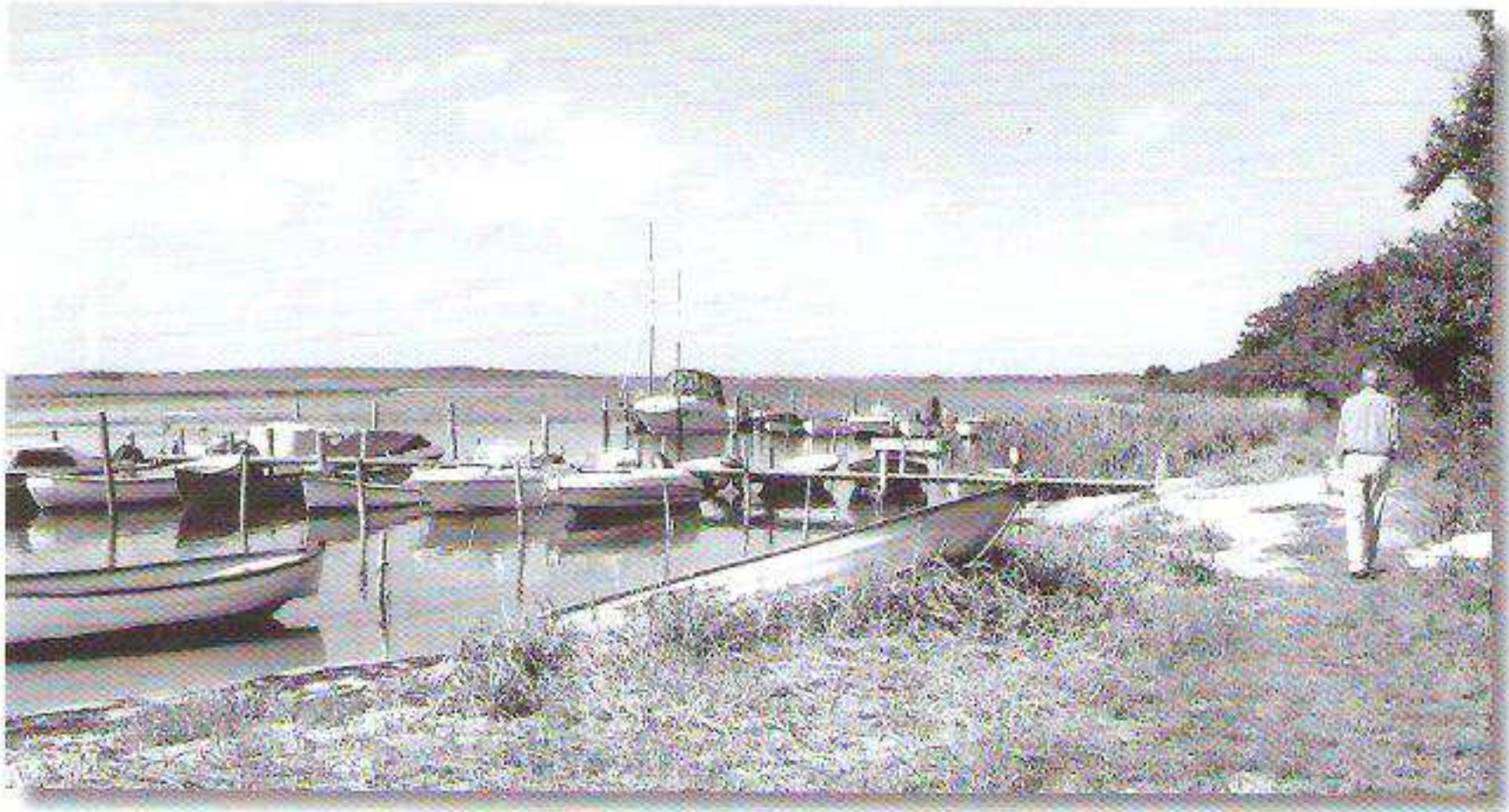
Den Plan früh morgens um 6 Uhr weiter zu fahren gaben wir wegen Starkwind und Dieselmangel auf, bis mein Segelkamerad Stunden später ein Taxi rief und wir Diesel von der Tankstelle holten. Mit gerifftem Focksegel starteten wir Richtung Kiel, erreichten diesen bei Nieselregen und fuhren als einzelne Segelyacht in die Schleuse. Mit erhöhter Motordrehzahl erreichten wir bei Dunkelheit und fast leeren Tank den Giselaukanal. Unsere Segeltour endete hier nach 580 SM, da meine Frau uns vorerst von der Aurora nach Hause abbarg.

Reiner Biß

Fleischerei Krompholz Party-Service

25704 Nindorf • Hauptstraße 36 • ☎ 0 48 32/30 03

25704 Meldorf • Raiffeisenplatz 3 • ☎ 0 48 32/55 56 56



Zum Verwandtenbesuch nach Dänemark

Das hat es noch nie gegeben: die erste Fahrt im Jahr, am 26. Juni 2011, ist gleichzeitig der erste Langfahrttag. Aber wenn unser Hafen bis zum 16. Juni geschlossen ist, weil die Reparatur der Sperrwerktole sich hinzieht, dann kann man vorher nicht segeln.

Die „Agneta“ ist Mitte Juni bei gutem Wetter gekrant, aufgeriggt und zügig seeklar gemacht worden. Dann allerdings verschlechterte sich das Wetter erstmal. Als nun am Sonntag, 26. 6., morgens die Sommertour beginnen sollte, wollte der Kühlschrank nicht anspringen. Früher sind wir zwar ohne so ein Gerät auch gut zurechtgekommen, die Bilge musste dafür genügen. Aber mein Mit-

segler Fiete Ratay ist Elektrofachmann und fing sofort mit der Fehlersuche an. Nach einiger Zeit fand er dann auch einen verschmorten Sicherungshalter in einer Zuleitung. Wir waren relativ beruhigt, dass das Gerät selbst in Ordnung war. Ein Ersatzteil würden wir schon unterwegs bekommen. So legten wir erst gegen zwölf Uhr ab und kamen bei leichtem Wind aus Nordwest über Norderelbe und Zehnerloch segelnd nur bis Cuxhaven. Am nächsten Morgen hatten wir mit auflaufendem Wasser einen schönen Segeltörn bis Brunsbüttel, wo wir in die offene Schleuse einlaufen durften. Wir machten im Kanalyachthafen fest, um uns nach dem benötigten Ersatzteil um-



zusehen. Gleich in der Koogstraße in der Werkstatt des Fahrrad-Geschäftes hatten wir Glück. Inzwischen war es recht warm geworden und wir genossen hoch zufrieden mit unserem Einkauf erstmal einen schönen Eisbecher, bevor es an die Reparatur der Kühlschrankschaltung ging. Die Nachmittagsfahrt auf dem Nordostseekanal bis zur Gieselschleuse bei Sonnenschein war gemütlich. Auch am dritten Tag unserer Reise ließen wir es ruhig angehen. Nach kurzem Stopp am Kreishafen in Rendsburg – Einkauf bei Firma Föh für den braven Volvo – motorten wir weiter bis in den Flemhuder See, wo die „Agneta“ eine ruhige Nacht vor Anker lag. Es war so sonnig warm, dass es wenig Überwindung kostete zu baden und dabei das Rädchen der Logge in Bewegung zu bringen, damit wir auch mal die Fahrt durchs Wasser angezeigt bekamen. Nun waren wir schon drei Tage unterwegs und hatten es noch nicht weiter geschafft, wie in anderen Jahren bei günstiger Tide – also frühmorgens Hochwasser – an einem Tag. Daher ging es Mittwoch um acht Uhr Anker auf. Wir konnten um 9.30 Uhr in die offen stehende kleine Schleuse Holtenau einlaufen und nach Zahlung der 12.-Euro Kanalgebühren in die Kieler Förde tuckern. Schnell setzten wir Groß und Fock und bei östlichem Wind, der weiter draußen auf 4 bis 5 Beaufort zulegte, kamen wir mit nördlichem Kurs gut voran. Abends zeigte uns der freundliche Hafenmeister von Faaborg einen freien Platz im gut gefüllten Hafen und wir waren mit 53 Seemeilen Tagesstrecke zufrieden. Der nächste Tag war windig und zeitweise regnerisch, aber wir konnten doch einige Spaziergänge im netten Ort unternehmen. Am Freitag wehte es kräftig aus West und wir liefen erst spät aus. Die Fock reichte für bis zu 6 Knoten Fahrt und brachte uns zügig nach Svendborg. Wir konnten noch bei Sonnenschein die Oldtimer in ihrem Hafenteil bewundern, dann trieb uns der Regen ins Deckshaus unseres gemütlichen Bootes. Auch der Samstag war regnerisch und ließ erst am Spätnachmittag noch einen Stadtrundgang zu. Der Sonntag wurde ein feiner Segeltag. Bei 5 Windstärken aus Nordwest und später auch sonnigem Wetter liefen wir durch den Svendborg Sund, den Langeland Belt, an Lohals vorbei, über den Großen Belt ins Smaaland Fahrwasser bis Bissrup auf Seeland. Ein kleiner Hafen, nicht besonders tief und zeitweise mit kräftigem Tidestrom bedingt durch das dahinter liegende Noor.

Als wir auf unserer Weiterfahrt nach Osten am folgenden Tag die Storströmbrücke unterquert hatten und dicht unter Masnedö über das sehr flache „Fahrwasser“ zum tiefen Färgestrom strebten, begann es leider wieder zu regnen. Wir liefen den Südhafen von Vordingborg im Masnedö Sund an, in dem wir die Sanitärräume meistens für uns allein haben. Die Stadt gibt sich Mühe diesen südlichen Ortsteil durch Neubauten am Sund freundlich zu gestalten und hat auch schon einiges erreicht. Dienstag war bestes Wetter. Wir guckten uns etwas in der näheren Umgebung um, wechselten Euro in Kronen und holten dann die kleinen Klappräder aus den Backskisten. Auf gings zum Nordhafen in der Nähe des Gänseturms. Der

übliche Hafenrundgang mit Schiffe begucken und dann ein üppiges Mittagessen im Freien schloss sich an. Statt einer ruhigen Mittagsstunde ging es nun per Fahrrad auf große Tour. Wir durchquerten Vordingborg in westlicher Richtung und führen wohl gut 20 Kilometer möglichst auf kleineren Straßen bis zu unserem Ziel einem schönen Sommerhaus auf der Halbinsel Svinö. Das Haus liegt an der Steilküste direkt am Smaalandsfahrwasser. Hier verbrachten meine Nichte aus Kalifornien mit ihrem dänischen Ehemann und ihren drei kleinen Kindern einige Urlaubswochen in der Nähe der Familie ihres Mannes. Die dänische Familie hatte das stattliche Haus erbaut, wohl auch um die Amerikaner immer wieder einmal in der Nähe zu haben. Wir wurden freudig begrüßt, und nach unserer schweißtreibenden Stramperei durften wir uns erstmal auf der Terrasse erholen. Danach besahen wir uns die Rinne zwischen dem Ende von Svinö und der gegenüberliegenden Insel Dybsö, die in den flachen Dybsö Fjord führt. In der Sportbootkarte ist hier ein Ankerplatz eingezeichnet und die Stelle als Dybsö Havn mit leider nur 1,2 Meter Tiefe beschrieben. Einige niedrige Stege für Kleinboote sind errichtet mit unfreundlichen Forbudschildern. Da einigermaßen Strom in der gut 50 Meter breiten Rinne läuft, ist vermutlich mehr Tiefe vorhanden. Aber wer weiß das genau und vor der Küste sollen Steine liegen. Doch bei ganz ruhiger Wetterlage hätte ich schon Lust, hier unweit des Feriendomizils mal vor Anker zu gehen. Wir hatten einen schönen Grillabend auf der Terrasse und dann fuhr uns der Hausherr samt der


RESTAURANT

Lust auf Meer

**Fisch, Fleisch,
Gemüse & Pasta!**

*Genießen,
Brunchen, Feiern
& Kochen lernen!*

Mehr Infos unter:
www.lustaufmeer-restaurant.de
 Hauptstrasse 49a, 25704 Nindorf
 Telefon: 04832/978608
 Geöffnet ist ab 17.30 Uhr,
 Sonntags auch von 11.30 bis 14.00 Uhr.
 Montags ist Ruhetag.



zusammengeklappten Bordruder zu unserem Liegeplatz zurück.

Eigentlich wollten wir noch weiter nach Osten in die Prästöbucht. Aber der Wind war am nächsten Tag dagegen und so segelten wir zurück ins Smaalandsfahrwasser nach Karrebäksminde. Diesen netten Badeort vor Nästved kannte ich schon von früheren Besuchen, und wir fanden wieder einen guten Liegeplatz im neuen Hafenteil. Hierher lud ich meine Verwandten am nächsten Tag zu einem Mittagessen beim Italiener gleich neben der Pier ein. Wir konnten es bei herrlichem Sommerwetter draußen genießen. Am Nachmittag nutzten wir den weiterhin leichten östlichen Wind zur gemütlichen Überfahrt nach Süden in den Guldborg Sund. Nachts und morgens regnete es zur Abwechslung, aber dann besserte sich das Wetter wieder und wir segelten oder motorten über Nyköbing/Falster nach Nysted auf Lolland. Diesen guten Hafen hatte mir vor Jahren unser früherer Vorsitzender Thilo Wegner sehr empfohlen. Er ist wirklich eine Reise wert! Schön in einer Bucht gelegen und mit ordentlichen Liegemöglichkeiten. Spaziergänge im Ort und Radfahrten in die nähere Umgegend waren fällig. Mit einer Abendfahrt leider weitgehend unter Motor mangels Wind ging es weiter. Durch den Windpark vor dem Rødsand steuernd liefen wir mit dem letzten Licht den dänischen Fährhafen der Vogelfluglinie Rødby auf Lolland an. Die Überfahrt nach Fehmarn am nächsten Tag bescherte uns wieder einen ordentlichen Segeltag, so dass wir uns in Orth, nachdem wir einen guten Liegeplatz gefunden hatten, ein feines Bauernfrühstück mit ein paar Hellen genehmigten. Auf der recht ruhigen Segeltour nach Kiel überholte uns Ingo Degen unter Motor, weil er seiner Tochter Brenda noch Spielstunden in Schilksee gönnen wollte. Wir motorten

noch bis zu unserem Ankerplatz im Flemhuder See und wurden am nächsten Tag auf dem Weg nach Rendsburg wieder von Familie Degen eingeholt. Da das Wetter sich sehr verschlechterte – Regenschauer und kräftiger Westwind – und der Seewetterbericht nur für den Sonnabend günstige Bedingungen für die Nordsee vorhersagte, wollten wir bis dahin im Kanal bleiben. Am Donnerstag lud uns unser alter Segelkamerad Hans Kathmann zu einer Autotour mit schöner Wanderung zum alten Eiderkanal ein. Dann tuckerten wir weiter zur Gieselschleuse und am Freitag von Manuela freundlich mit Mittagessen versorgt bis Brunsbüttel, wo wir doch tatsächlich wieder in die offene Schleuse einlaufen durften. Die Elbe empfing uns vor den Schleusen mit gewaltiger Turbulenz – Strom und Wind kämpften miteinander – so dampften wir in den Alten Hafen von Brunsbüttel und machten neben der „Virga“ fest. Für Sonnabend sagte der Tidekalender um 03.35 Hochwasser in Brunsbüttel voraus. Deshalb waren beide Boote schon kurz nach fünf Uhr unter Segeln auf der Elbe und liefen bei Südwest um 4 mit dem Ebbstrom gute Fahrt elbabwärts. Gegen neun Uhr war das Lichterloch bei noch ablaufendem Wasser erreicht. Der Wind hatte etwas nachgelassen und auf SSO gedreht. Er nahm aber bald wieder zu, so dass wir nun mit Flutstrom auch in der Süderpiep sehr gute Fahrt liefen. Daher machten wir schon 12.30 Uhr in Meldorf fest und hatten die 52 Seemeilen mit einem Schnitt von gut 7 Knoten geschafft.

Es war trotz des insgesamt miesen Sommerwetters eine zufrieden stellende Fahrt, der Kurs war richtig, wären wir auf der Nordsee geblieben, wäre es uns schlecht ergangen.

Peter Krohn

Ihr Baupartner aus Meldorf

Nilsson

Baustoffe - Baumarkt - Bauelemente

www.baustoffe-nilsson.de

Urlaubsabriss

Mit zunehmendem Alter der Kinder wird das Finden meiner gemeinsamen Urlaubszeit immer schwieriger, weil die natürlich eigene Termine haben. Aber ab der 2. Sommerferienwoche sollte es losgehen und so musste das Schiff vorher mindestens in den Kanal.

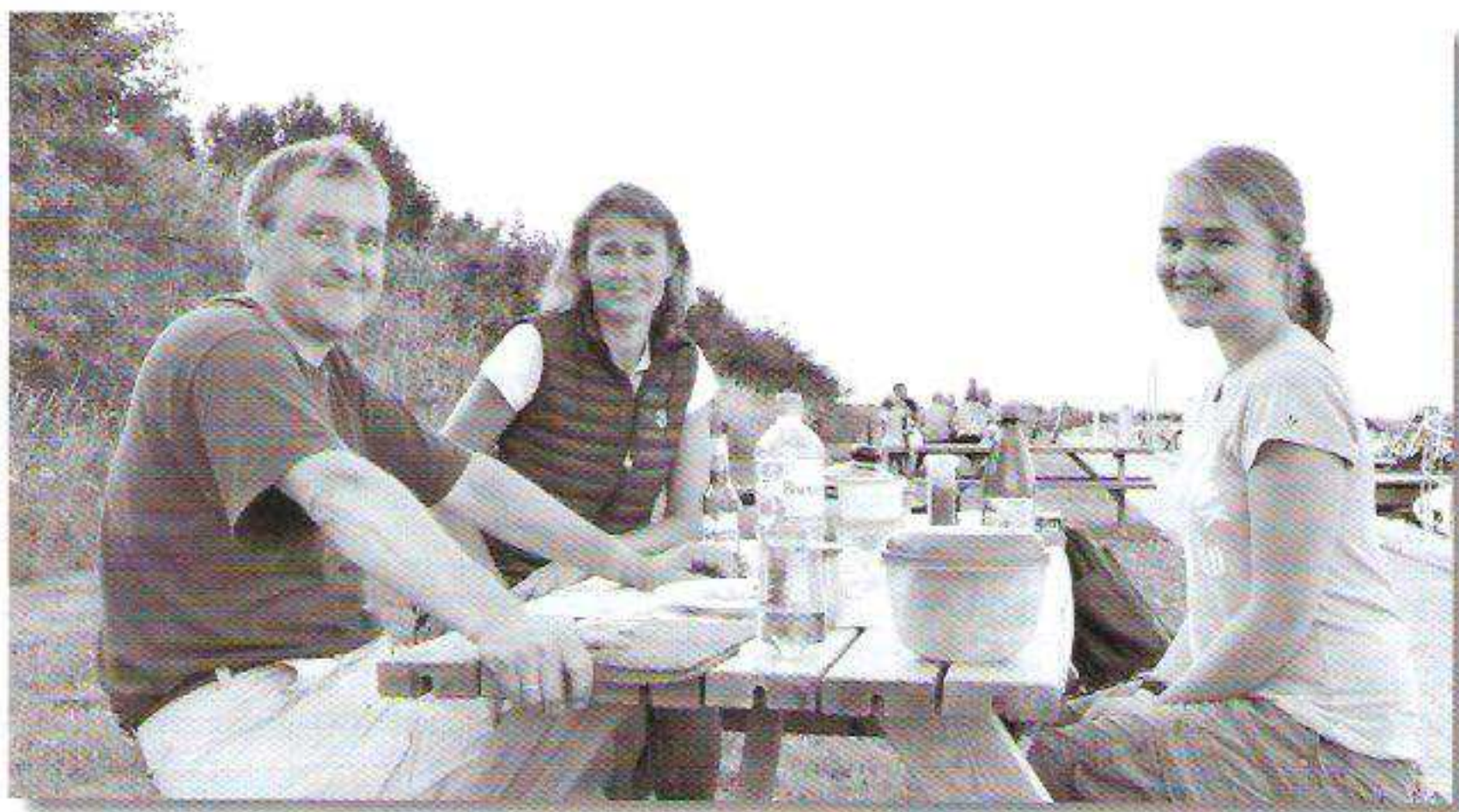
So standen Thomas Stührk, meine Tochter Lisa und ich dann am 3. Juli in Buisum am Hafen und legten ab. Zunächst waren wir mit einem Reff im Groß und Selbstwendefock gut betucht, aber am Tertius zogen wir die Relingstützen dann dauerhaft durchs Wasser, sodass wir noch hinterm Sand das 2. Reff ins Groß und das 1. Reff in die Selbstwendefock eingezogen haben. Da wir eine gute Stunde nach NW hier ankamen, schon Strom mit Wind, war es „nur“ eine ordentliche Berg-Talfahrt gegen NW 6-7, da kaum brechende Wellen dazwischen waren. Ruckzuck waren wir in Brunsbüttel, dort ist Thomas ausgestiegen, Lisa und ich sind noch bis Rendsburg gekommen.

4 Tage später dann mit ganzer Familie an Bord und Leinen los Richtung Strande. Beim Einlaufen zog es schon so dunkel über Schilksee auf, dass wir froh waren, die Leinen fest zu haben. Wir saßen unter einem großen Sonnenschirm vorm Kiosk und wollten uns den Schauer in

sten morgen erfahren wir, dass eine Katze über Bord gefallen und nicht wieder aufgetaucht war.

Auf halben Wege nach Vejrö kommt eine andere Yacht auf Stb-Bug auf uns zu und ich mache wir wegen meines BB-Bug zunächst keine Sorgen. Da aber auch in 3 Bootslängen keine Regung erfolgte, luvte ich an, um einer Kollision auszuweichen. Beim Passieren rief ich „BBBug vor StbBug“ herüber, worauf der andere Skipper erwiderte: „Kurs und Geschwindigkeit beibehalten, dann passiert schon nichts“. Ich wollte ihm noch wünschen, möglichst bald einen Gleichgesinnten zu treffen, aber da waren wir schon zu weit weg.

Vejrö hat ordentlich aufgerüstet. Man liegt an einem noblen Bongossi-Steg. Das Hotel 200m weiter bot neben Zimmern auch frisches Fleisch von der Insel. Das riesige Servicehäuschen war gerade im Bau. Abends wurden die Grillplätze von einem Bediensteten angezündet, man brauchte sich nur hinzusetzen. Leider war auch die Liegegebühr ordentlich aufgerüstet. Die Sonne lies uns nächsten Tag bis 15 Uhr am Strand liegen und in dem 20 Grad warmen Wasser baden. Dann zog es uns doch wie-



Ruhe angucken, als plötzlich Hagel fast horizontal durch den Hafen und unter unseren Schirm flog. So standen wir dann 1 Minute später zur Hälfte platschnass und mit einer handvoll Hagelkörner im Bier in der Kneipe.

Als loses Ziel hatten wir Kopenhagen vor Augen, sodass sich als nächster Schlag Bagenkop aufdrängte. In Sichtweite von Langeland war die Stimmung ob des schönen Wetters noch sehr gut, dass wir gleich weiter nach Spodsbjerg geschippert sind. In Spodsbjerg nachts minutenlang Geschrei und Getrampel auf den Nachbarschiffen. Näch-

der auf See, weiter nach Vordingborg. Das Einlaufen ist eigentlich ganz einfach, wenn man die eine O-Untiefentonne richtig nimmt und sich nicht an Wassertiefen von eben unter 2 m stört. Grundberührung hatten wir erst, als wir mit der Nase an einen Steg wollten, das ging nur mit kräftig Gasgeben. Da diese Woche Burgfest war, hatten wir abends volle Beschallung mit Rockmusik.

Nächsten Tag weiter bei stahlblauem Himmel und wenig Wind durch die schönste Stelle des Smalandfahrwassers.



Wir sind bis zur Halbinsel Nyord gekommen. Im Vergleich zum letzten Mal hat sich hier einiges getan. In jeder Garage und Laube lokale Produkte zu kaufen. Wir haben unter Anderem zwei Sorten Inselsenf, einmal scharf und einmal süß mit einem Schuß Rum mitgenommen. Kaffetrinken und Museumsbesuch (ist nur 8x4m groß). Neben dem Hafen ein kleiner Schwimmsteg zum Baden. Gingen die letzten Tage eindeutig als „Sommer“ durch, sollten wir die nächsten Tage NE 6-7 mit ergiebigem Regen bekommen.

So fassten wir den Plan, gegen Wind und Wetter trotzdem nach Kopenhagen zu fahren, jedoch nicht auf dem Seewege.

Flotte Überfahrt nach Stege, im alten Hafen mit der Nase nach Norden festgemacht und unsere Lebensraumverlängerung (Cockpitzelt) aufgebaut. Nachmittags konnten wir noch mit Eis in der Hand durch Stege bummeln. Nachts ordentlich geregnet, vom Wind nur wenig zu merken. Nächsten morgen ausführlich gefrühstückt, ab Mittag trocken, Innenstadt samt Brauerei und Bonbonfabrik beguckt.

Gegen SW 6 wieder zurück nach Vordingborg. Jedoch geschützte Gewässer und kurze Strecke, wurde von der Mannschaft nicht bemängelt. Die Fahrwasser haben dort noch schärfere Kanten als bei uns, einmal las sich das Echo so : 11 - 7 - 4 - Rhe - 1,8 - nochmal gutgegangen. Abends wieder Rock-Konzert.

Nächsten morgen mit Zug 1 Stunde 40 nach Kopenhagen. OK, gemogelt, aber bevor man zwei Tage bei Nieselregen hin- und wieder zurückkreuzt? (Ich glaube, ich werde alt).

Haben uns ein Hop-on Hop-off Busticket gekauft (man steigt nach Belieben ein und aus, die Busse fahren alle 20 min) und von der Oper über die weltlängste Shoppingmall bis zur Meerjungfrau vieles gesehen. Immer wieder Schauer, die wir aber jeweils mit kurzen Cafebesuchen

gekontert haben. Dank vieler Eindrücke, Einkaufsstätten und gelegentlichen sonnigen Abschnitten konnten wir den Tag eindeutig auf die Habenseite buchen.

Nächsten Tag Beginn der Heimreise nach Omö. Toller Schlag unter Spi. Hier treffen wir die Besatzung der Indika und plauschen ein Weilchen. Kleine ruhige Insel. Bis auf ruhig alles richtig, zumindest nicht heute, weil keine 20 m von uns abends ein Partyzelt aufgebaut wurde und uns ein alles durchdringender Discobeat bis morgens um 4 Uhr durchgeschüttelt hat. Ich musste Socken zwischen die Rollos und die Fenster klemmen, weil die im Takt klapperten. Die gelben Ohrstöpsel waren wirkungslos, weil nur PIEP und nicht BUMM darin steckenblieben.

Rüber nach Lundeberg bei SW 5 aber Sonnenschein. Frage aus einem Kreuzworträtsel für Segler: Sackartiges Fortbewegungsmittel mit 4 Buchstaben? Richtig, die Fock, allerdings trifft das nur auf eine Alte zu, denn ich habe eine neue Selbstwendefock von Rudi. Was für eine Freude, wenn das Schiff ordentlich segelt. Meine Tochter Anna bemerkte mein Lächeln zwischendurch und sagte : guck mal, Papa macht auch Urlaub.

Nächsten morgen sollte es weiter nach Süden gehen. Ich war noch im Hafen gerade beim Durchsetzen des Fockfalls, als direkt vor mir jemand ein T-Shirt zerreisst. Nur das es kein T-Shirt war, sondern meine Bizepssehne, die ich mir soeben selber abgerissen hatte.

Tat garnicht so doll weh. Mit der Hafenmeisterin zum Dorfarzt, der musste aber selber erstmal googeln, was da wohl zu tun sein. So waren wir uns dann schnell einig, doch lieber ein Krankenhaus aufzusuchen. Eine nette Ärztin in der Notaufnahme nahm kurz meinen Arm und sagte in Ihrem schönstem Deutsch „spann du mal dein Arm an“, ein Griff in die Ellenbeuge auf die fehlende

Sehne, ein Blick auf den nun nutzlos weit oben herumhängenden Bizeps und die Sache war klar: Ruptur der distalen Bizepssehne (direkt an der Speiche abgerissen). Ein kurzes Telefongespräch mit Ihrem Chirurgen „kommst du in 2 oder 3 Tagen wieder, wir haben noch keine Zeit für Dich“. Da man bis zur Versorgung der Sehne durchaus einige Tage verstreichen lassen kann, war für mich klar: Wir segeln nach Hause.

Der Hafenmeisterin erzählte ich abends, dass wir morgen weitersegeln würden und ich nun mit einer Hand in der Tasche etwas langsamer machen müsste. Daraufhin nickte Sie mit einem breiten Lächeln: „Ich bin Beamtin, ich mach das den ganzen Tag!“ ha ha ha.

Von meinen Töchtern musste ich mir noch vorwerfen lassen, dass Segeln Kraftsport sei und ich mich nicht warm gemacht hätte. (Wer bitte macht sich vorm segeln warm??)

Zum reinen Steuermann degradiert ging es weiter Richtung Süden. Alle Wünsche bezüglich Falten im Groß, Fock zu dicht oder auch Wurstbrot wurden sofort ausgeführt. Vorbei an Rudköping nach Strynö, auch eine kleine Oase. Haben nett unterm 25m hohen Maibaum in Dorfmitte gegessen und Eis in der Sonne genossen.

Abends ging es ans Grillen, und da die Stege aus Holz nicht benutzt werden durften, fand ich mich neben 2 Dänen am Slip wieder. Es folgte nun ein Duell zwischen meinem billigsten Papp-Einmalgrill (3 Jahre in Backskiste abgelagert) und einem schweren Gußgrill mit einem Sack Grillkets samt Anzünder (wie zu Hause).

Die Anzünder von nebenan brannten sofort lichterloh durch den Kohlehaufen, wohingegen mein Anzünderpapier nur widerwillig Feuer fing und schon garnicht die Kohleschnipsel darunter entzünden wollte. Nur 1 Stück Kohle glühte ansatzweise. Auf die Frage, ob ich ein Stück Anzünder haben dürfte, quittierte der eine Däne süffisant mit der Feuermach-Geste, wenn man einen Stock zwischen den Händen rollt. Der Zweite Däne lachte „dein Grill ist wohl made in China“ und mir war klar, das ich mit denen nicht weiterkam.

Nach 15 min Pusten wendete sich das Blatt: die Hälfte meiner Kohlen glühte und Anna kam wohlgelaunt mit 2 gekühlten Bieren vorbei, ploppte diese zur Verwunderung der Dänen mit einem Feuerzeug auf (wo lernt Frau sowas ??) und setzte sich neben mich. Nebenan waren die Anzünder abgebrannt, die Kohlen schwarz wie vorher.

Lange rede kurzer Sinn: nach gut 40 min hatte ich 4 dicke Wurst und einige Scheiben Fleisch fertig gegrillt und wollte gerade damit an Bord gehen, als die Frau des Dänen ange-rauscht kam und ersten Druck machte, weil seine Kohlen noch lange nicht alle am glühen

waren. Ich konnte mir beim Weggehen nicht verkneifen zu sagen: „Chinagrill billig, aber schnell“ und biß genüßlich in meine Wurst. Haben noch lange bei Sundowner und Schokolade im Cockpit gegessen. Herrlich, so intensiv eng mit der Familie zusammenzuwohnen. Zu Hause läuft man irgendwie in wesentlich größerem Bogen umeinander.

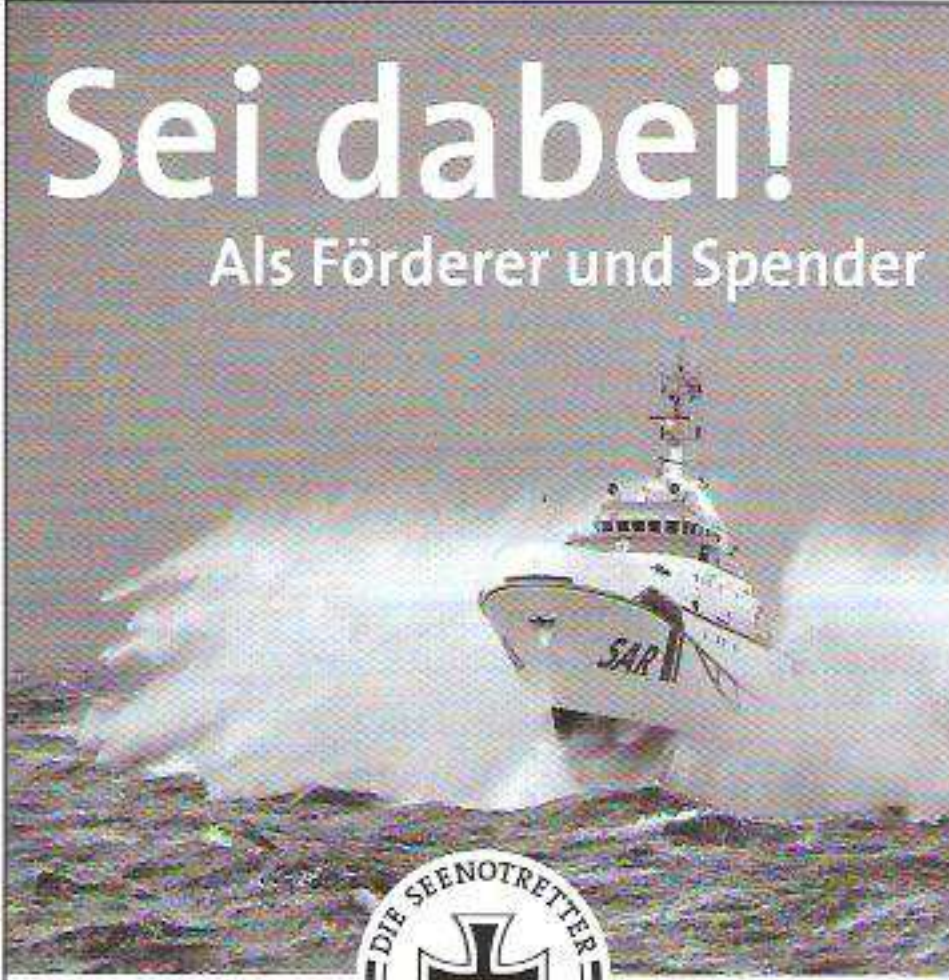
Nächsten Tag wieder Hochsommer, meine Mädels badeten vorm Auslaufen, ein Zweites mal mitten auf der Ostsee und nochmal direkt vor Friedrichsort. Weiter nach Holtenu, hinterm Tiessenkai. An der Schleuseninsel waren bestimmt 6 Plätze frei, Beate zeigte nur in die Richtung, da krächte gleich eine Frau los und wies auf das Verbotsschild hin, dass dort nur Schleusenbedienstete liegen dürfen – willkommen in Deutschland.


Hermann Tiessen ist ja längst verstorben, sein Laden nach wechselnden Pächtern eine Art Museum, immerhin bekommt man dort ein Bier und kann jeden Sonntag Tango tanzen. Meinen Arm hatte ich schon fast vergessen, aber als ich mein Bier anheben wollte, stattdessen aber nur der Muskel hochrutschte und das Glas stehenbleib, war ich wieder im Bilde.

Weiter in den Stadthafen von Rendsburg. Hier muss ich unbedingt die sehr nette Hafenmeisterin erwähnen,

Sei dabei!

Als Förderer und Spender





DGzRS · www.seenotretter.de · E-Mail: info@seenotretter.de
 Postfach 10 63 40 · 28063 Bremen · Sparkasse Bremen
 BLZ 290 501 01 · Konto 107 2016



die ich sowohl auf dem Hinwege als auch heute von Ihrer wohlverdienten Mittagstunde abgehalten habe. Als Wiedergutmachung wurde die lobende Erwähnung an dieser

Stelle akzeptiert. Freitag ins Krankenhaus zum Arm angucken, Montag morgen war die Sehne wieder dran, Dienstag wieder nach Hause, dann 6 Wochen Schale, alles halb so schlimm.

Mein Boot haben Jürgen und Heidi ein paar Tage später nach Hause geholt, als sich der Sommer in Teilzeit kurz mit dem Herbstbruch abgewechselt hatte.

So sind wir gut erholt und weitgehend sonnengebräunt zurückgekommen, hatten selten eine so harmonische Tour. Die beiden halben Regentage und der Arm sind jetzt beim Berichtschreiben schon so gut wie vergessen. In Schulnoten würde ich dem Urlaub eine 2-3 geben (Abwertung wegen zu kurz und Ziel nur mit der Bahn erreicht).

Olaf Timm

Ein toller Bericht... vor allem, wenn Titel und medizinische Details in Verbindung gebracht werden. Übrigens: Distal – körperfern, proximal – körpernah, cranial – schädelwärts, caudal... weitere Infos beim Schriftwart.



Aluminium- Schwimmsteg- anlagen

ALU-BAU GmbH

Michael Jahn

Technik und Vertrieb

Agnes-Miegel-Straße 19 · 24782 Büdelsdorf
Telefon: 0 43 31/3 08 38 · Fax 0 43 31/3 85 70
Mobil-Tel.: 01 72 / 4 14 10 40 · priv. 0 43 31 / 8 88 68

email: metallbau-buedelsdorf@t-online.de
Internet: www.alu-bau.de

... mit Sicherheit gut angelegt!

Martje-Floris goes Inshore Oder S.O.S. Charterboot

„Wir waren gewogen, gemessen und nicht für gut befunden!“ So lautete eines der Fazits unserer 2010er Tour während der Regatta Skagenrund, die wir abgebrochen hatten. Das nächste Ereignis fand dann im Februar 2011 statt. Mein Freund Dirk und ich waren damit beschäftigt, gemütlich vor dem prasselnden Kamin ein Fläschchen Laphroaig Singelmalts umzufüllen, als mir nach halbgetaner Arbeit die zündende Idee für die Tour 2011 kam: „Wir nehm' mein' Pirat uuuuund erschegeln unsch die Tschugend surück! Tschawoll!“ „Gud!“ „Den schmeissen wir auf'n Trailer und auf'e' Müritsch wieda schu Bach. Den alten Gaschkocha ausch meina Jollenscheit und schogar Ka'tuuuuusehn hab ich noch.“ „Bäschtensch!“

Das war also abgemacht. Dirk und ich segeln im Mai Pirat auf der Müritz. Als ich Bernd, der sonst immer im Frühjahr mit dabei ist, von unserem Plan berichte, entspannt er gleich Pläne für drei Mann mit Zelt auf dem kleinen Boot. So ging es also nicht! Kurze Googelei erbrachte eine Chartermöglichkeit für einen „Großen Jollenkreuzer“ namens „Urdis“, 7,90 m lang und 2,50 m breit, dazu aus Mahagoni und 76 Jahre alt war das Boot unserer Begierde. Groß genug für drei und spartanisch genug für die oben gefassten Ziele. Yes! Terminabstimmen und chartern war schnell gemacht. Ach, ja. Aus der Müritz war mittlerweile dann auch die Havel geworden, denn „Urdis“ ist in Brandenburg zu Hause.

Freitag, 20.05.11 Tag der Anreise

Bestes Wetter (wie eben schon seit Ende März). 11:00 Abfahrt aus Marne um 16:00 Uhr wollen wir in Brandenburg sein und an Bord gehen. Bernd abholen. Als ich halb in Meldorf bin stelle ich fest, dass der Chartervertrag noch auf meinem Schreibtisch liegt. Umdrehen, zurück und holen. => 30 Minuten Verspätung. In Nordermeldorf fix das Gepäck in den Kofferraum und Abflug. A23 kurz vor Stellingen: Stau! Eidelstedt abfahren und den Verkehrsinfarkt umfahren. Kein Problem. Zügig durch Hamburg und auf die A 24 Richtung Berlin. Raststätte Gudow um 14:00 noch schnell ein Tässchen Kaffee trinken, lief gut bisher und die Zeit ist leicht da.

Wieder auf die Bahn und ab auf die Bremse. Stau! 10 km bis Zarentin. Diese 10 km sollen uns 3,5 Stunden und den Spritvorrat für 170 km kosten. 15:00 (wir sind 2 km weiter) ein Anruf von Dirk. Er sei gleich in Brandenburg. Super! 15:30. Dirk am Telefon. Er sei jetzt da und kaufe schon mal ein. Wir können ihn in Bezug auf unsere Ankunftszeit beruhigen, da wir in der letzten halben Stunde auch 500 m dem Ziel näher gekommen sind. Har Har. 16:00. Dirk am Telefon. Einkauf sei jetzt fertig. Ob er schon mal das Boot übernehmen solle? Ja gerne! Bei uns

läuft's auch wieder besser, viel besser sogar. Nach einem Plausch mit den hinter uns stehenden Handwerkern haben wir doch in der Zeit seit dem letzten Telefonat (ist immerhin 30 Minuten her) einen Satz von 1000 Metern gemacht und haben nur noch so schlappe 230 km zum Ziel. 16:30. Dirk am Telefon. (Wir immerhin 1000 m weiter). Es gibt ein Problem: Urdis hängt am Kran und die Wasserstände im Boot und im Hafen sind gleich. Mit diesem Jollenkreuzer werden wir also nicht in See stechen.

Alternativ bietet uns der Vercharterer zum selben Tarif sein nächstgrößeres Boot, die „Merry“ an. Einen Kiel-schwerter aus Holz. 8,90 m lang, 2,62 breit Baujahr 1962. Ein weiterer Schritt weg von den eingangs beschriebenen Zielen dieser Reise. Kurze Abstimmung und Entscheidung: OK der Deal wird gemacht. Um 17:00 Uhr oder eben satte 1500 Meter weiter ist erneut Dirk am Telefon. Er hat das „Schiff“ ersteinmal übernommen und bezogen, aber eine Krise über den Zustand des Bootes wird bei den peniblen Eignern Peters und Stührk wohl schwerlich ausbleiben. Bernd und ich malen uns so einiges aus. 20:00 Uhr treffen auch wir dann endlich in Brandenburg / Havel ein und können Dirk und die „Merry“ begrüßen. Ich komme mir etwa so vor, wie die Matrosen auf dem berühmten „Hamburger Vermaster“:

*„Dat Deck weer vull Isen, vull Schiet un vull Smeer.
[:To my hooday!:]*

*„Rein Schipp“ weer den Oll'n sin scheunstes Pläseer.
To my hoo day, hoo day, ho - ho - ho - ho!*

*De Kombüs weer vull Lüüs, de Kajüt weer vull Schiet,
[:To my hooday!:]*

*De Beschüten, de leupen von sülvens all wiet.
To my hoo day, hoo day, ho - ho - ho - ho!”*

Und so weiter.

Wie auch immer: wir hatten uns endlich wieder und 1A Pizza sowie bestes Wetter versöhnten den Tag.

Samstag, 21.05.11 Übernahme

Nach dem Frühstück um 09:00 Uhr sollten wir die „Merry“ dann endlich übernehmen und eine Einweisung erhalten. Pünktlich um 10:00 Uhr ist es dann soweit. Der Vermieter erscheint und weist uns ein. Ausrüstungskontrolle anhand der Bestandslisten. Segel, Teller, Messer, Becher, Kaffeekeanne, Teekessel, Kocher, Gas, Eimer mit Seil (bei uns auch als Pütz bekannt),... alles da. Es fehlen Rettungswesten, Reservekanister und Werkzeugkoffer. Wird alles besorgt und zur Verfügung gestellt. Beeindruckt



sind wir vom Werkzeugkoffer, originalverpackt, von Ikea (siehe Abbildung ☺) und der Ersatzteilbox.

Diese ist etwa 4x4x4 cm „groß“ und enthält einen Schäkel ohne Bolzen, einen Bolzen ohne Schäkel, einen Schäkel(komplett) ein paar Scheiben, krumme

Splinte und eine M5 Mutter. Ähnlich

qualitativ hochwertig ist der an Bord befindliche Satz „Zeisinge“, bei mir an Bord wäre dieses Sortiment als Band eingestuft worden.

Maschineneinweisung. Jetzt wird's interessant. Nach einigem Orgeln nimmt der Einzylinderyanmar seine Arbeit auf. Aus Richtung des Maschinenpanels im Cockpit quäkt uns eine gequälte Hupe an. „Ach dit. Dit is vun dän Keilriemen. Macht man die Klappe zu, dann ist es nicht so laut.“ OK!

Noch eben die Jüteinrichtung durchgehen:

1. Achterstag lösen
2. Unteren Bolzen am Koker entfernen
3. Fernbedienung für die elektrische Winsch an Deck holen
4. Großbaum abschlagen
5. **UNTEREN** Bolzen am Jütbaum entfernen
6. Jütfall fieren und leicht am Achterstag ziehen

Schon legt sich der Mast langsam aber sicher nach achtern in die sehr stabile Maststütze (Nirorohr Durchmesser 15 mm, „verbolzt“ mit zwei M5 am Heckkorb).

Wir lassen den Mast gleich liegen und legen ab. Endlich unterwegs! Noch eben durch die Stadtschleuse und ab aufs freie Wasser. Groß, erhaben wie die Eider bei Süderstapel liegt sie endlich vor uns. Die Havel! Romantisch, Baumbestand am Ufer, Reiher sitzen im Schilf und hoffen auf Beute. „Ein Wind weht von Süd und zieht mich hinaus auf See“. Nur leider nicht hier. FLAU! Macht nichts. Mit fröhlichem Pött Pött (begleitet vom gequälten Piepen der Ladekontrolle) treibt uns der Yanmar gen Berlin. Ein Stück von der Stadt entfernt liegen überall Boote in den Altwässern vor Anker. Menschen nutzen das herrliche Frühlingswetter und lassen es sich an Bord gutgehen. Angeln und baden. Uns wird klar: wir sind im Osten. Das „Kostüm der Liebe“ ist der beliebteste Badeanzug. Leider hat der Großteil der Schwimmer(innen) vergessen dieses Kostüm am Morgen zu bügeln.

Als wir bei km 44 die erste etwas größerer Verbreiterung der Havel erreichen, wollen wir segeln. Schnell ist das Großsegel mit Hilfe der zur Ausrüstung gehörenden Hightec Kurbel gesetzt, die Genua ausgerollt. Da war er

wieder, der „Hamburger Vermaster“:

Un wulln wi mol seiln, ick sech ji dat nur,
[:To my hooday!:]

Denn lööp he dree vorut un veer wedder retur.
To my hoo day, hoo day, ho - ho - ho - ho!



Also, die Segel wieder Bergen. Das Einrollen der Genua funktioniert astrein, jetzt das Groß. Nach lösen der Bremse an der Winsch kommt es auch zügig nach unten. 0,5 m etwa, dann ist Schluss. Seenot die Erste! Das Fall hat sich im Top im Scheibenkasten zwischen Mast und Rolle verklemmt. Wat nu? Ah wir haben doch 'ne Jüteinrichtung! Mastlegen und vorsichtig und langsam auf einen der Ankerlieger zufahren. Erstaunlich wie schnell Brandenburger Rentner Unmengen an Fendern an Deck schaffen und an der Reling befestigen können. Unsere höfliche Frage um Unterstützung wird bejaht. Bernd erhält Erlaubnis an Bord gehen zu dürfen um von der Flybridge des Ankerliegers aus das Fall klariieren zu können. Langsam, rückwärts mit dem weit über das Heck unseres Bootes ragenden Top gegen den Strom fahren wir jetzt an den Ankerlieger, klariieren den Top, nehmen Bernd wieder an Deck und bedanken uns. Als jetzt auch noch das Ablegemanöver ohne Schrammen klappt, hören wir die Steine unseren „Rettern“ förmlich von den Herzen fallen. Km 42. Wir werden nervös. Nur noch zwei Kilometer zum Trebelsee. Respekt macht sich breit, haben wir doch nach allen Regeln der Seemannschaft ordentlich die Karte studiert und in dieser folgenden Hinweis gelesen: „**Achtung: Trebelsee hat Wellengang bei südwestlichen Winden!**“ Und: wir haben Südwest DREI!! Alle die uns entgegenkommen fahren nur ein Segel. Entweder Fock oder Groß. Ach ja, alle Fender an der Reling. Wahrscheinlich eine Art Rettungsinselsurrogatextrakt. Puuh!! Km 38. Dieser Ozean ist bewältigt unser Tagesziel Ketzin liegt lediglich zwei Kilometer entfernt. Diese sind so schnell geschafft wie die gelbe Welle (Zeichen für einen Wasserwanderastplatz) gefunden. Wir entscheiden uns für eine freie Box mit einem Fingersteg neben einem schnecken Mo-

Heckleine an der Mooring und der „Nase“ am Steg fest zu machen. Kurz vor Erreichen der Tonne werden wir angepreit: „Merry! Holzbootcharter Brandenburg. Dit is mancha' een bisschen schwierig mit d' Mooring. Jeht ma' lieba an Steg bein Slip mit d' Seide an d' Kaje!“ Bah! Langsam reichts! Anlegen an der Pier klappt dann aber problemlos. Der Werderaner „Ur-Seemann“ begutachtet die Webeleinsteks an den Fenderleinen, die Palsteks auf den Festmachern und Springs, die aufgeschossenen Tampen an Deck und bewundert die Tatsache, dass ein Schiff mit Springs festgemacht wird. „Na, dit habt Iha och nicht dat erstemal jemacht, wah?“ „Nö“ „Wo fah't Ihr sonst?“ „Auf der Nordsee“. Respekt, vielleicht etwas Ehrfurcht und eine ordentliche Portion Scham über seinen Mooringtext. HiHihi...! Es folgen einige Geschichten und Seemannsgarn von den Langfahrten des Vereins nach Brandenburg.

Donnerstag, 26.05.2011

Zum Beetzsee soll es heute gehen. Aber, natürlich erst nach Verarztung des Herrn Y. im Maschinenraum. Nach dem Ablegen setzen wir nicht gleich Segel, sondern legen erst einmal den Mast, um unter der nahen Eisenbahnbrücke hindurch zu kommen. Anschließend wieder Maststellen und Segel setzen, auch wenn es zur A10 nicht weit ist, aber den Schiebewind aus Südwest wollen wir nutzen. Vor der Autobahn werden die Segel geborgen. Bernd geht nach vorn und löst den Bolzen des Vorstags. Während ich am Achterstag ziehe um das Legen ein zu läuten, kommt es mir komisch vor, dass Freund Bernd die Rolle der Furler in der Hand hält, während der Jütbaum noch an Deck liegt. Erkenntnis und Sprung nach vorn sind eines! Bernd hatte den falschen Bol-

zen gezogen! Mit vereinten Kräften schaffen wir es noch, den bereits geneigten Mast wieder in die Senkrechte zu ziehen. Paaaaauuh. Glück gehabt! Gau umschökeln, jetzt kann es losgehen. Kleiner Zernsee, Göttingsee, Trebelsee, Havel. Seent die Fünfte: Flott geht es bei Südwest vier voran, als in Lee ein merkwürdiges Geräusch, nicht wirklich furchteinflößend aber eben auch nicht dazugehörend, auf sich aufmerksam macht. Während wir noch rätseln was die Ursache für diesen Sound sein kann, lugt die Steuerbord Saling unter dem Großbaum hervor.

Da hatte die nun wirklich gar nichts zu suchen. Was folgt ist klar: Segel bergen, Mast legen, Saling einstecken und mit Coroplast sichern. Die an Backbord bekommt vorsichtshalber auch gleich einen Verband. Bolzen, Schrauben oder Splinte jedenfalls gibt es an dieser Stelle im Rigg keine. Kurz vor Brandenburg muss der Mast noch einmal an Deck, damit wir unter der „Krakauer Landstrasse“ hindurch kommen. Am Eingang zum Beetzsee wird der Mast wieder gestellt und die Segel gesetzt. Sieben Kilometer bis zum Seeende liegen vor uns. Rauschfahrt über freies Wasser. Wende und Anlieger zurück bis zum Anleger vom Seehotel Brandenburg an der Havel.

Freitag, 27.5.2011

Ollies Geburtstag. Wie jedes Jahr vergesse ich, ihn an zu rufen. Sorry Olli! Noch 2 Seemeilen Kreuz bis Brandenburg, Stadtkanal, Quenzsee, Breitlingsee, Havel, Stadtgraben, wo wir vor einer Woche das Boot übernommen hatten und heute wieder zurückgeben. „Urdis“ schwimmt inzwischen selbständig, wenn auch noch nicht ganz trocken. Ausräumen und Boot übergeben funktionieren schnell und problemlos, wie auch die Heimfahrt ohne je-

den Stau. Auch wenn die Haltung für einen Homonauticus offshorensis nicht ganz artgerecht war, hatten wir eine herrliche Woche.

Thomas Stührk



Hinweis der Redaktion: Der diesjährige Nobelpreis Literatur Kategorie Seefahrt – Binnengewässer – Abenteuerlust – absoluter Wahnsinn geht an Th. Stührk und Crew. Verdient, wie aus Oslo zu hören ist... der Gewinn wird selbstverständlich der Baggerei in Meldorf zur Verfügung gestellt.

Der Segelsommer der INDIKANER

Es ist der 9. Juli 2011. Wir starten den Motor der Indika und verlassen unseren Liegeplatz im Meldorfer Hafen. Nach 3 Stunden Motorbetriebszeit machen wir an diesem Tag im Yachthafen von Brunsbüttel fest. Da waren wir allerdings schon 11 Stunden unterwegs. Eine nicht unerhebliche Zeit von ca. 2 Stunden entfiel davon auf das Schleusen und die restliche Zeit – schließlich ist die Indika ein Segelboot Typ Vindö 40 – verbrachten wir mit Segeln.

Das Schleusen empfanden wir als chaotisch. Als wir einlaufen durften, hatten dort schon zwei dicke Ausflugsdampfer festgemacht und eine unüberschaubare Anzahl von Sportbooten drängelte sich in die Schleuse. Die letzten Boote lagen schließlich quer zum Heck der anderen.

Unser „Muss“, das Anlegen mit „Shoppen“ im Kreishafen von Rendsburg am nächsten Tag fiel aus. Es war Sonntag. Als wir auf der Rückreise diesem Bedürfnis abhelfen wollten, kam es für uns zu einer Art höherer Begegnung: Ein Vertreter der Staatsmacht stand oben auf der Pier – Kontrolle!

Manfred kletterte zu ihm hinauf und beantwortete oben angekommen ihm dann auf „Augenhöhe“ seine schon fast philosophisch klingenden Fragen: Woher wir kämen, wer



wir sind und wohin wir wollen. Dann notierte er sich aus den dargereichten Papieren die Daten. Was er wirklich wissen wollte, verrät er uns nicht.

Doch zurück zur Sommerfahrt.

Wir machten bei gutem Wetter Station im Obereiderhafen und danach in der alten Marina von Laboe, unserem „Zollhafen“. Beim Einlaufen nervte ein großes Motorboot, das mehrfach versuchte in den Hafenteil für kleine Boote einzufahren, dann aber unter den naturgegebenen Gesetzen aufgeben musste.

www.Top-Winterlager.de

Yachtservice für Motorboote und Segelyachten in Süderstapel



Dieter Blohm

Strandstraße 11
25879 Süderstapel
Tel.: 04883 9010
Handy: 0173 9146886
Fax: 04883 9013

eMail: info@Top-Winterlager.de

- 2400 qm Hallenfläche für Motorboote und Segelyachten
- 1500 qm grosses Freilager
- Slip FULL Service
- Waschplatz mit Abscheider, Hochdruckreiniger, Strom
- Einlagerungsservice: Mast/Baum
- Rumpf waschen, Wasserpass entgilben
- Antifouling, Rumpf polieren
- Motorenwinterwartung durch unsere Partnerfirma
- Tischlerwerkstatt für kleine Reparaturarbeiten
- Yacht- und Riggservice aller Art
- Absauganlage für das Anschleifen der Antifoulinganstriche und Teakstabdeck
- Schleif- und Poliermaschinen vorhanden
- Alles in professioneller und ruhiger Abwicklung

Unser Fernziel in diesem Sommer war Göteborg. Da wussten wir noch nicht, dass es wieder einmal ein Segeln nach der Wetterkarte würde. Doch greifen wir der Entwicklung nicht voraus.

In der Hoffnung auf brauchbaren Wind ging es erstmal weiter nach Marstal. Die meiste Zeit „jockelten“ wir. In Marstal dann Starkwind aus NO mit Regen. Hafentag!



Wir besuchten die Museumswerft, wo die „Bonavista“ restauriert und rekonstruiert wird. Selbstverständlich waren wir auch bei den bekannten, immer wieder fotografierten Ferienhäusern.

In der folgenden Nacht drehte der Wind bei Regen auf S, danach auf W. So gelangten wir nach Spodsbjerg und von dort bei schwachen südwestlichen Winden nach Omo. Um uns herum war laut Wetterbericht Sturm angesagt, aber wir schaukelten platt vorm Laken. Kurz vor Omo lautes Prusten. Ein Tümmeler tauchte auf und begleitete uns eine Weile ums Boot schwimmend. Im klaren Wasser ließ er sich von allen Seiten gut beobachten.

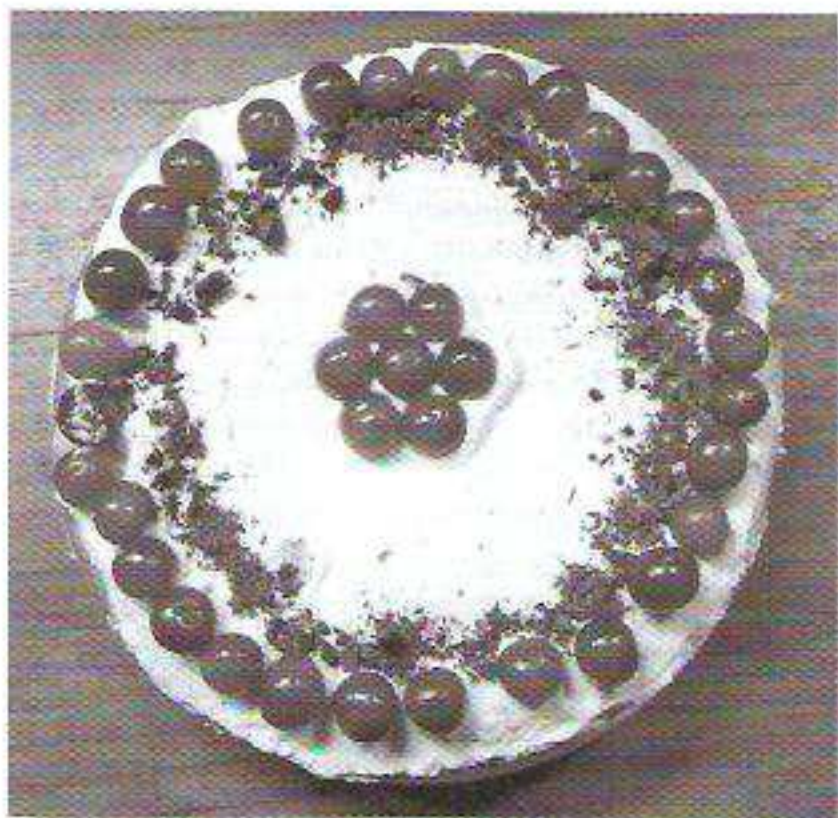
Auf Omo trafen wir Olaf Timm mit Familie. Sie waren auf dem Rückweg und – wie Olaf berichtete – gestern noch in Kopenhagen. Das Fragezeichen auf Manfreds Gesicht schwand erst, als Olaf nachbesserte: ... per Bahn von Vordingborg. Wir gönnten uns einen Badetag mit Wanderung über die Insel. Wir gingen zum ersten Mal von der Südspitze nach Norden auf der Westseite der Insel zum Leuchtturm. Normalerweise kommt man vom Hafen, also von Norden. Es wurde ein sehr nasser Weg vorbei an Seen und überschwemmten Wiesen. Man musste weit nach Osten ausweichen, um weiter zu kommen. Trotzdem – eine schöne Tour.

Das Barometer fiel um 14 hpa auf 997 hpa und stieg abends zum Glück langsam wieder an.

Es ging weiter bei S bis 7 Bft nach Stubbekøbing mit teilweise unangenehmer Welle. Hier entdeckten wir die Thalamegos und konnten gemeinsam über das „Schietwetter“ schimpfen.



Mit schwachem SO bis S-Wind segelten wir nach Klintholm auf Møn. Die nächsten 7 Tage hatten wir dann Pause. Es stürmte aus stark wechselnden Richtungen, eigentlich jeder Richtung. Pausierte der Sturm einmal, stand immer noch eine starke Welle in der Hafeneinfahrt und verhinderte die Ausfahrt. Wir müssen jetzt gar nicht in der Wetterkladde nachsehen, wie es im Detail dort war, es war einfach ekkig.



Das Beste daraus machend; unternahmen wir viel, pflückten wilde Sauerkirschen und verarbeiteten diese als neue Attraktion im Speiseplan der Indika mit mehreren Fertighöden zu einer Sahnetorte. Immer wieder goss es wie aus Eimern. Wenn es mal nicht schüttete, gingen wir Einkaufen, legten zur Sicherheit weitere Landleinen aus, aßen Plattfisch in dem Lokal mit den Eierpappen als Untersetzer und sahen uns die Ausstellung im Speicher an. Einmal erweiterten wir unser Umfeld und fuhren per Bus für einen Tag nach Stege, dem Hauptort der Insel. Das Schlendern durch die Innenstadt führte uns zur Bibliothek, wo eine nette Mitarbeiterin uns Zugang zum Wetter im Internet verschaffte. Zu anderen Erkenntnissen als unser „handgemachtes Wetter“ vom DLF mit vorheriger Morgenandacht um 6:40 Uhr führte das aber auch nicht. Selbstverständlich besichtigen wir auch den Hafen mit den dort liegenden Booten, doch vorher machten wir in der Storegade die kulinarische Entdeckung: Stoberiet.

Inzwischen strichen wir wegen der vielen Stürme und den damit verbundenen zwangsläufigen Hafentagen die schwedische Westküste und somit auch Göteborg aus der Planung. Auch Anholt schien nicht mehr unbedingt in den Zeitrahmen zu passen. Gestrichen wurde ebenfalls Kopenhagen. Wir beschlossen stattdessen in der „Dänischen Südsee“ Urlaub zu machen.

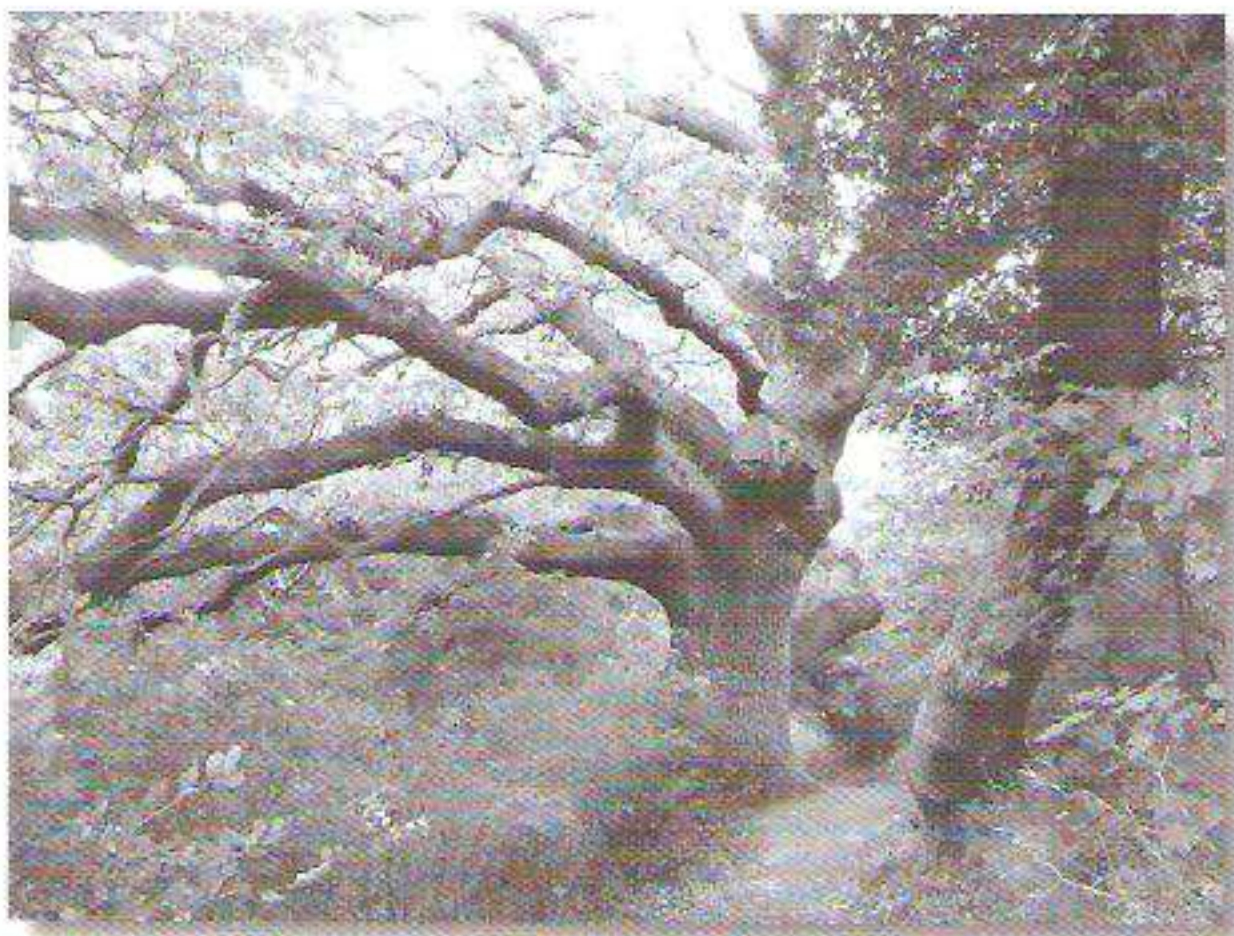
Am 26. Juli ging es dann zurück nach Stubbeköbing.

Beim Anlegen war Gudrun am Ruder. In der Box wollte sie in den Rückwärtsgang gehen zum Abbremsen. Der Motor bekam zwar den Befehl die Drehzahl zu erhöhen, aber es war nur der Leerlauf. Zum Glück hatte Rolf schon eine Leine zu den Heckpfosten und konnte so die 5 Tonnen Schiff mit der Leine um die Winsch abbremsen.

Die Schaltkulisse in der Steuersäule war defekt, wie sich beim Ausbau zeigte.

Eine Telefonnummer vom Hafenmeister brachte uns mit Otto Johansen zusammen, der uns nach der telefonischen Beschreibung des Teils erklärte, dass er es vorrätig habe aber keine Zeit zum Kommen. Er kam dann schließlich am nächsten Tag. Es war ein warmer sonniger Tag. Wir verbrachten ihn wartend an Bord. Otto wollten wir auf keinen Fall verpassen. Rolf begrüßte ihn dann auch an der Hafenmeisterbude mit dem defekten Teil als Visitenkarte in der Hand. Unter unserem Sonnensegel und unserer Anteilnahme baute Otto das neue Teil ein.

Beim Start in Stubbeköbing, am nächsten Morgen, war es sehr viel kälter geworden und es wehte ein stark auffrischerender NW – N Wind. Der Strömungsrichtung des Wassers im Sund war gegen den Wind. Dadurch entstand die bekannte unangenehme, kurze und steile Welle. Wir kreuzten endlos mit Genua und Motorhilfe im Storström. Uns schien als rückte unter den Bedingungen nun selbst das neue Ziel, die „Dänische Südsee“, in weite Ferne. Neuer Einlaufhafen wurde Vordingborg. Bei „der“ roten Tonne änderten wir den Kurs und segelten mit halbem Wind über das Flach zum Fargesstrom. Unter Motor, wieder gegen den Wind, erreichten wir Vordingborg. Alle Hände frei für das Anlegemanöver, legten wir vorm Wind in einer Box an, denn die Schaltung war wieder mit dem Fuß bedienbar.



Wieder ein witterungsbedingter Hafentag. Wir sahen uns die Innenstadt mit dem schönen chinesischen Garten an und besichtigten die Reste der Burg. Am Hafen bewunderten wir die Schnitzkunst an den Buden der Fischer. Besonders schön war die Wanderung auf der vorgelagerten Halbinsel mit ihren großen alten Buchen und Eichen.

Am 30. Juli wehte Wind mit 4-5 Bft aus NW, der dann auf W drehte und bis 7 Bft auffrischte. Der Himmel war nur teilweise bedeckt, sodass ein friedlicher Eindruck entstand. Dennoch - wir segelten unter weiser Voraussicht (siehe oben) wegen des starken Windes nur bis Vejro.

Der neue Eigentümer des Hafens und des größten Teils der Insel hat den Hafen gut umgebaut. Auch das Haus mit Laden und Restaurant ist schön renoviert. An dem lauen Sommerabend saßen wir bei Bier und Kaffee auf der Terrasse des Restaurants als Kai mit einem Segelkameraden dazu kam. Er wollte mit der Laridae nach Göteborg.

Am nächsten Tag, bei Flaute, fuhren wir nach Spodsbjerg und dann bei NW-Wind nach Laboe. Über Rendsburg-Obereiderhafen, dem kurzen Stopp zum Einkaufen im Kreishafen (siehe oben) ging es nach Brunsbüttel. Unterwegs kam uns eine Kogge entgegen.



Am 4. August 2011 starteten wir morgens um 5:00 Uhr bei Regen in Brunsbüttel und ließen uns nach Anmeldung auf UKW-Kanal 13 schleusen. Warum wir nicht warten wollten, bis es hell wird, wurden wir gefragt. Als wir auf der Elbe waren, war es hell. ETA 15:00 Uhr Meldorf und so war es dann auch.

Der Segelsommer war nicht das, was wir uns gewünscht hatten. Wir konnten viel zu wenig segeln, trotzdem war es ein schöner Urlaub.

*Die Indikaner
Gudrun, Rolf,
Manfred*



Ein herzhaftes „Willkommen“

Der letzte Winter war furchtbar – kein Schiff in der Halle, keine Gelcoatschäden zu reparieren, kein Gespräch mit den wahren Experten rund um die Seefahrt im spärlichen Licht der Wintermonate am Hafen ... Entzug. Körperliche und seelische Symptome plagten mich. Im letzten Jahresbericht unseres Vereins wurde es angekündigt: Wir hatten 2010 Abschied von unserer Nussecke genommen und freuten uns auf den etwas größeren Neuerwerb.

... und einen Faltpropeller. Nein, nicht wie früher, so groß und fest und stabil. Eben einen Faltpropeller, der muss sich aber erstmal entfalten, Söri. Und dann passiert eine Weile gar nichts. Und dann ein bißchen. Ein ganz klein bißchen. Reichte aber nicht, Junge. Und so wurden wir nun volle Pulle durch den Wind gegen die Dalben gedrückt.

Furchtbar!

Menschen sammelten sich, zeigten auf das Schiff. Zum Glück verwehte der unerbittliche Ostenwind die Kommentare. Warum kann man sich in solchen Augen nicht „wegbeamen“? Dann kam Hilfe. Ein Paar – Mann stämmig, Frau auch – kletterte über, Leinen wurden ausgebracht, die Winschen knirschten. Endlich, 18.00 Uhr fest. So richtig fest. Müdigkeit, ein Stück weit Verzweiflung. Im Traum der kommenden Nacht wirbelte ein Propeller um mich herum. Das Wasser brodelte, aber kein Vorwärtkommen. Keine Entfaltung.

Der nächste Morgen – das Ablegen war bis ins Detail im intensiven partnerschaftlichen Gespräch unter Beachtung gruppenspezifischer



Vollbeladen auf dem Landweg nach Wismar – ein neues Schiff ausrüsten... es macht große Freude!

Dann lag die „Neue“ in Wismar vor uns; der 29. April war ein großartiger Tag. Aufregung, Freude und Erstaunen. So viel Platz! Die ersten Probefahrten im Schutze des Sundes bei strahlendem Sonnenschein verliefen vielversprechend und machten Mut. Und so wagten wir – noch immer durch herrliches Wetter verwöhnt – die Überfahrt von Wismar nach Orth auf Fehmarn am siebten Mai. Der Start begann bei SO 3-4 und endete vorläufig an den Dalben querliegend in Orth bei NO 7 am Abend. Doch der Reihe nach.

Ich hatte – um in die Box auf Fehmarn nach einem langen Segeltag zu kommen – rückwärts gegeben. Wir hatten strammen Wind von achtern

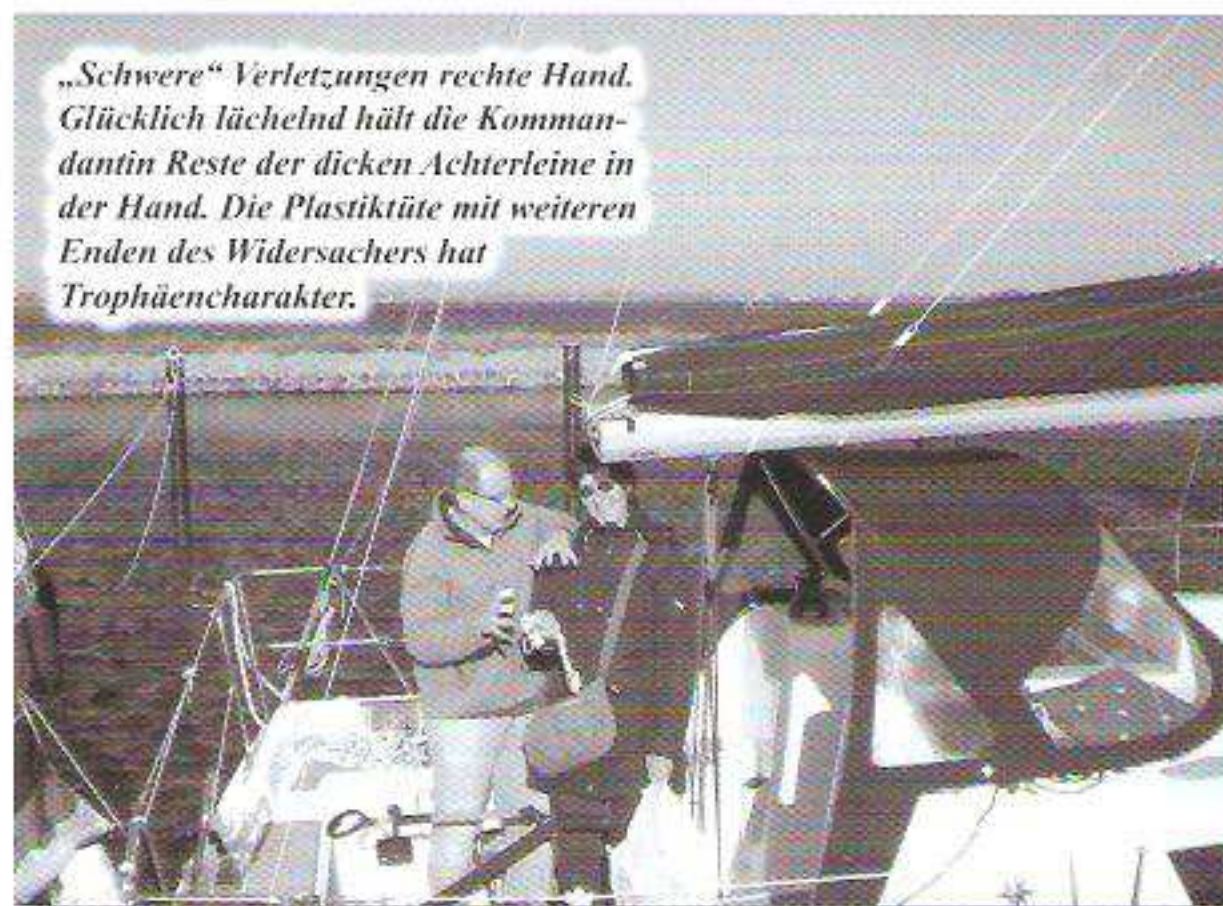
Prozesse und unter Aspekten der Gleichstellung von



Sichtbares Zeichen der Inbesitznahme: Der Name am Heck.

Mann und Frau geplant. Achtern rausziehen, ein Helfer auf der Mole, die Gattin vorne. Dann beherzt rückwärts Gas geben ... Kiel-Schilksee, wir kommen. NO 6. Alles klappt wie am Schnürchen. Der Helfer hillt, die Gattin umsichtig wie immer holt die Fender ein, das Schiff geht langsam achteraus. Ich gebe voller Mut volle Kraft achteraus. Muss ich ja, denn Faltpropeller brauchen gerade rückwärts Schmaakes. Dann fürchterliches Krachen, Vibrationen. Stille.

Stille.



„Schwere“ Verletzungen rechte Hand. Glücklicherweise hält die Kommandantin Reste der dicken Achterleine in der Hand. Die Plastiktüte mit weiteren Enden des Widersachers hat Trophäencharakter.



Auch am neuen Schiff werden die Kugelfender sich bewähren.

Die 14 mm Heckleine war eingeholt wurden. Richtig. Dabei hatte sie eine Bucht geschlagen. Die war im Wasser gelandet. Faltpropeller zeigen rückwärts kaum Wirkung, aber sie sind gut genug, um Leinen aufzuwickeln. Jetzt nahm das Schiff wieder Fahrt auf – Richtung Stahlspundwand. Zurück in die Box mit Wind von achtern, ohne Motor. Stille eben. Beherzt warf die beste aller

Ehefrauen einen Fender außenbords, einen dicken roten Kugelfender. Holz splitterte. Weiße Gelcoatflocken wirbelten durch die Luft. Jetzt lagen wir quer an der Spundwand. Abwechslung zum Vortag.

Den Zustand der Seele zu beschreiben, ist sinnlos.

Etwa eine Stunde später ging ich ins Wasser. Kein Suizidversuch, sondern ausgerüstet mit einem Messer wollte ich den Tampen rausschneiden. Ich zersäbelte mir die Hand, der Tampen blieb ungerührt in seiner Position,

das 12 Grad kalte Wasser verfärbte sich blutrot. Haie gibt es zum Glück nicht. Nach drei Minuten war ich wieder draußen. Leichenblass, verzweifelt.

In den frühen Abendstunden befreiten uns zwei Surfer von dem Ballast und sammelten die Reste in einer Plastiktüte. Das Boot blieb quer an der Mole liegen, die Frau reiste ab. Ich hielt Wache an Bord, um das Schiff am nächsten Morgen korrekt in der Box zu positionieren.

Gegen 03.00 Uhr wurde ich wach – das Schiff setzte hart mit dem Kiel auf. Der Wasserstand war gefallen. Was ist zu tun? Abwarten? Leinen umbändeln? Bettdecke

hochziehen, um alles zu vergessen?

An Land. Ich versuche, an Land zu kommen. Rutsche aus und schlage mit dem Brustkorb gegen die scharfe Molenkante. Stahl und verrostet. Das Knirschen, was ich höre, kommt nicht vom Schiff. Es müssen die Rippen sein. Meine Rippen. Anatomisch dekliniere ich Thorax und Costae durch. Die Organe im Brustkorb sind mir bewusst.

Dann will ich atmen. Geht nicht.

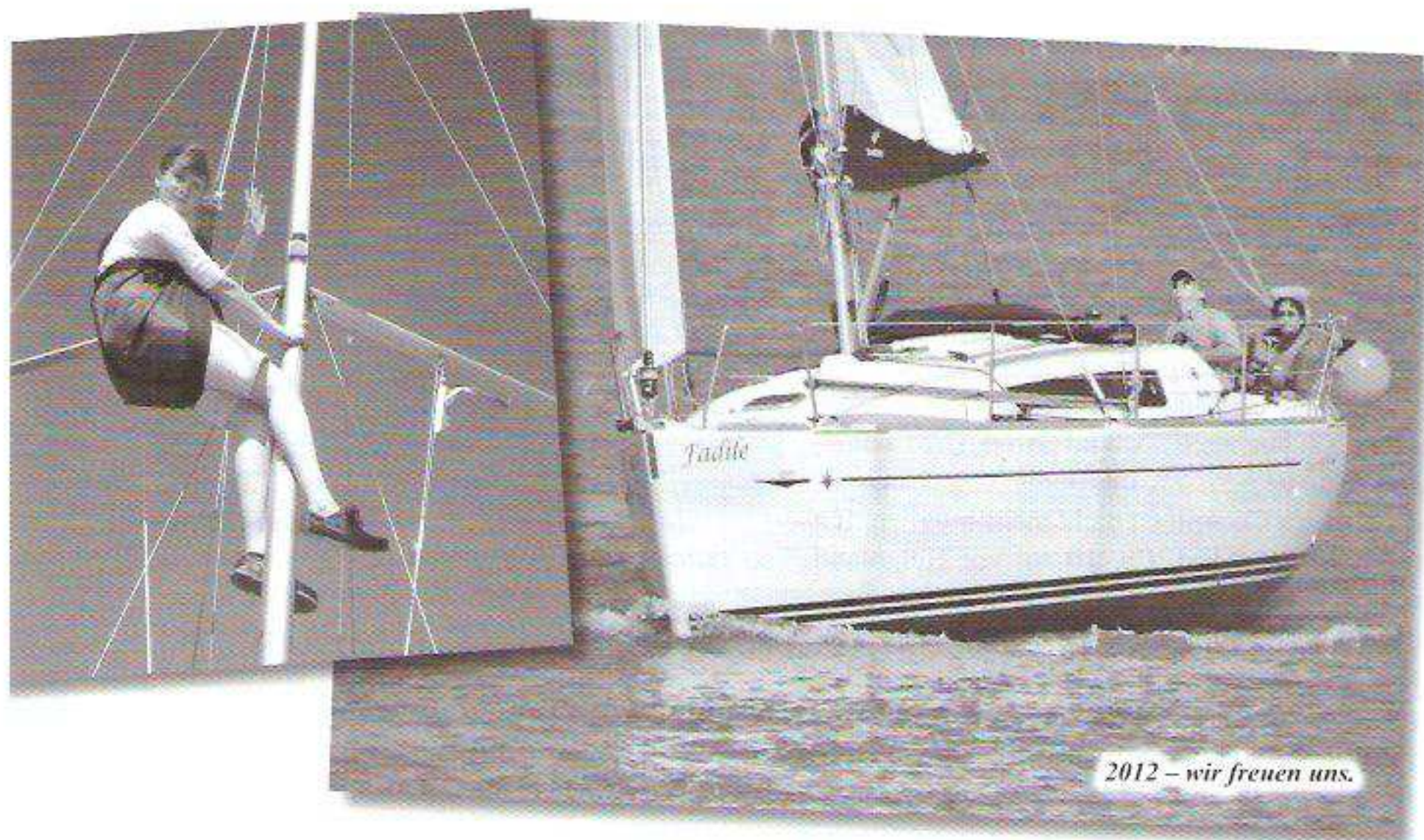
Also: Meine Beine sind auf dem Schiff, mein Brustkorb ruht auf der Mole. Es ist 03.10 Uhr.

Das Ende.

Wer um Himmels willen – wer wollte das neue Schiff?

Nach einer guten halben Stunde reichen die Atemzüge, um den geschundenen Organismus wieder ausreichend mit Sauerstoff zu versorgen. Verzweiflung, Empörung, Krankenhaus.

Nächstes Jahr spiele ich nur noch elektrische Eisenbahn. Nie wieder Schiff. Ganz bestimmt nicht mit Faltpropeller.



Verehrte Leserin, verehrter Leser – es folgte ein toller Sommer 2011. Nicht immer stimmte das Wetter, aber es genügte uns, um herrliche Momente erleben zu dürfen. Mal wehte uns der Wind nach Dänemark, einen anderen Abend fanden wir uns in der Schlei wieder. Ein tolles Schiff... meistens. Nicht immer. Aber ein großer Fortschritt, der uns viel Freude bereitet. Heute hier, morgen da. Das Wetter diktierte unsere Reise. Mit Faltpropeller, Warmwasserboiler, viel Platz – und soooo schnell.

Zum Ende der Saison gab es nur noch eine Enttäuschung – im Rahmen einer Vorstandssitzung schlug ich zaghaft vor, dass die seemännischen Leistungen der Besatzung der „Fadile“ mehr als ausreichen würden, eine Auszeichnung wie den Kompass zu ergattern. Der Vorstand des MSV war sich jedoch weitgehend einig, dass mindestens drei gebrochene Rippen notwendig sind, um eine Chance zu haben. Nur die Besten haben beim MSV eine Chance, die ganz Großen eben.

Nach der Saison ist vor der Saison.
2012 ist unser Jahr.
Wir werden segeln.

Thomas Sörensen

Timm Maaßen



Reifen Dimension Nord



**Reifen, Räder, Auto-Service,
TÜV und AU im Haus**

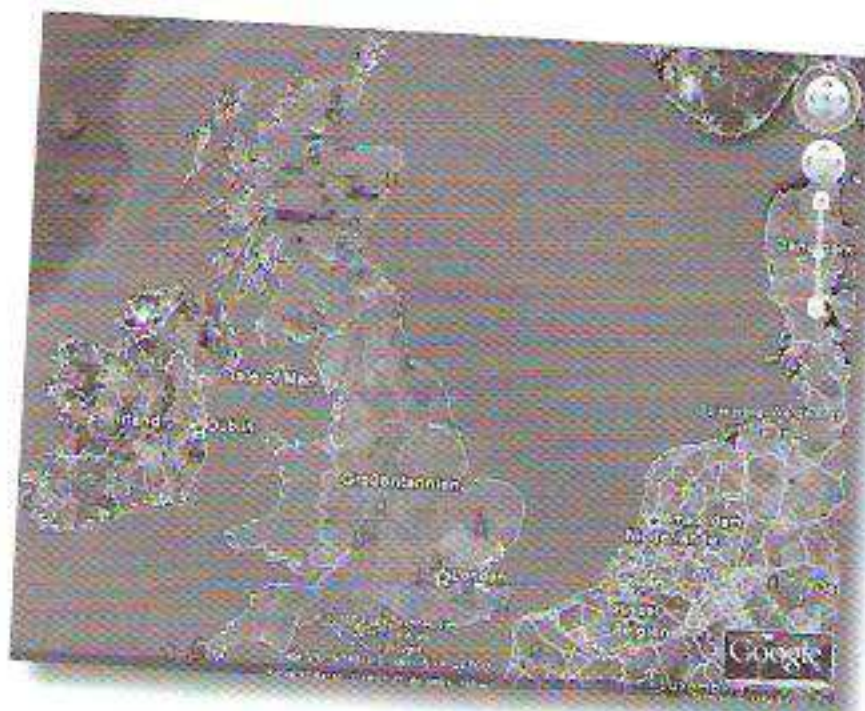
Hauptstraße 27
25704 Nordermeldorf
Telefon: 0 48 32 / 5 52 22
Fax: 0 48 32 / 5 52 23

email: reifen@versanet.de

Fish & Chips nicht nur in Kirkwall 1

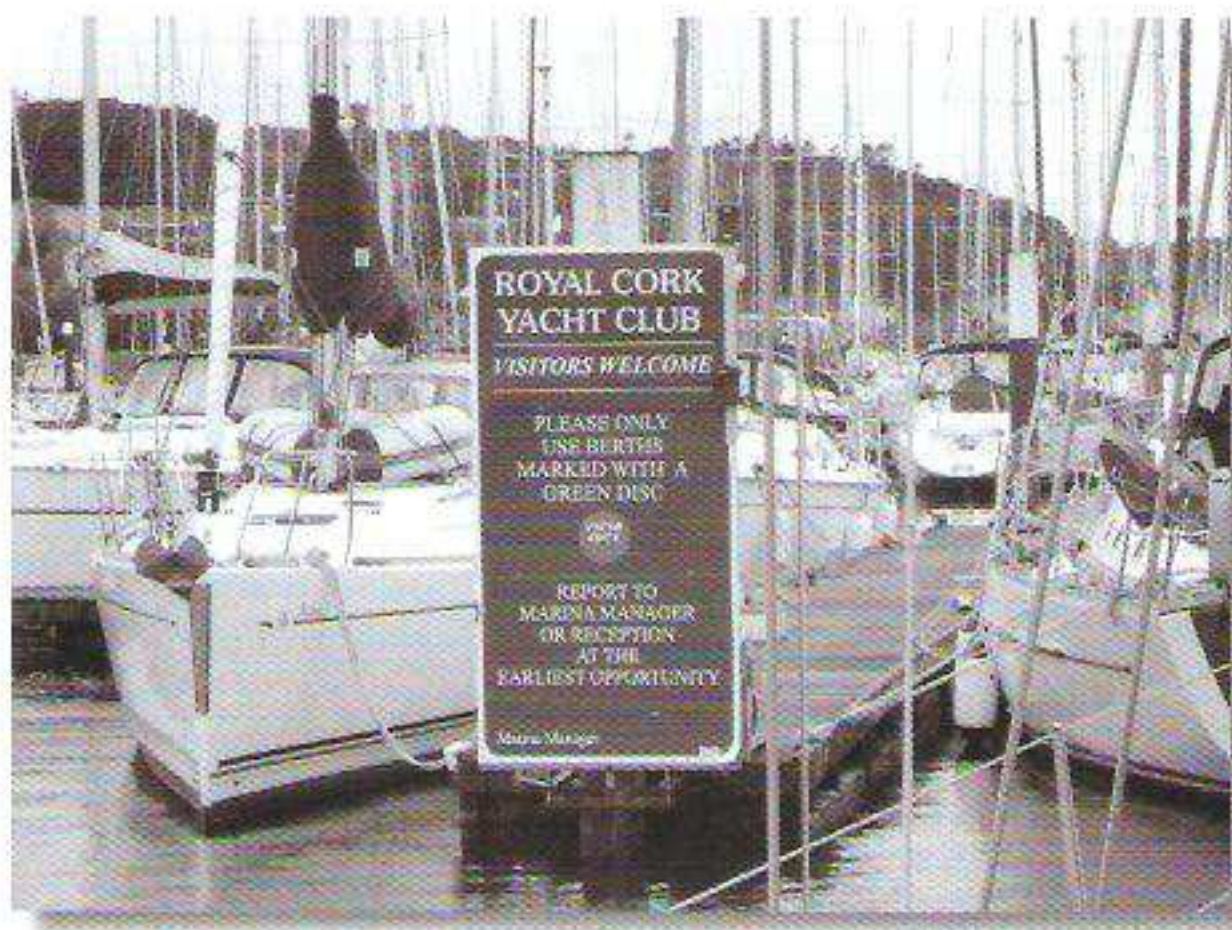
Logbucheintrag 02.07.2011:

„Zuerst öffnet sich der nicht gesicherte Kühlschrank. Der Inhalt verteilt sich im Salon, einige Schrammen im gegenüber liegenden Holz. Dann öffnet sich der Bücherschrank. Der Inhalt liegt vor dem Niedergang. Das passiert auch noch ein zweites Mal. Addi stopft dann alles in den Ölzeugschrank. Dann öffnen sich einige Küchenschapps. Töpfe und Kaffeekessel liegen nun auch noch im Salon. Die Endlos-Reffleine ist gerissen, die Bedienung des Großsegels vom Cockpit ist nicht mehr möglich. Ich muss an den Mast. Ca. 10 sm vor Helgoland reißt das Großsegel. Eine Segellatte ist durch das Großsegel gestoßen, hat sich im Wind zerlegt und das Segel mehrfach zerschlagen. Ich rolle das Groß mit der kaputten Latte vollständig weg. Motor an, aber gegen Wind und Welle nur wenig Fahrt über Grund. Alles nass und inzwischen auch kalt“



so richtig ernst genommen, aber sie dauerte zehneinhalb Stunden und in Böen blies uns der Wind mit 45 Knoten entgegen. Ergebnis: siehe oben! Auf Helgoland gibt es keinen Segelmacher! Also einen Tag kleben und per Hand nähen, das dauert! Glücklicherweise konnten wir in Lee der Kaimauer liegen. Sonst wäre es bei der Windstärke kaum möglich ge-

wesen, das Groß auszurollen. Herzlichen Dank an die Insulaner Utah und Peter, die lückenlos für unser leibliches Wohl gesorgt haben, so dass Addi und ich ungestört arbeiten konnten. Nachforschungen im Reeds ergaben, dass der nächste ohne Umwege erreichbare Segelmacher in Scheveningen zu finden war, also nix wie hin! Addi's geplante Zeit an Bord war hier leider abgelaufen. Heidi kam mit dem Auto, und Addi



Eigentlich hatte ich mir fest vorgenommen, auf dieser Reise nur bei schönem Wetter zu segeln und keinesfalls zu kreuzen, schon gar nicht gegen Starkwind. Schließlich hatte ich jetzt reichlich Zeit, und es gab nur einen festen Termin: Crewwechsel am 07.08. in Dublin. Die kurze Überfahrt nach Helgoland habe ich wohl nicht

fuhr zurück. Heidi's Einstand beginnt mit einer Nachtfahrt nach Zeebrügge, leider auch wieder gegenan. Irgendwie hatte der Wettergott meine guten Vorsätze nicht gehört. Nach Dunkerque überqueren wir dann den Kanal zwischen Calais und Dover und sind am nächsten Morgen in Eastbourne. Hafen und Stadt sind uns von einer

früheren Reise gut bekannt. Die nächste Station ist Hornblower's Heimatrevier, Portsmouth und der Solent. Wir besichtigen die Victory, Nelson's Flaggschiff und freuen uns über den heutigen Komfort beim Segeln. Auf der Sanssouci gibt es keine einzige Peitsche! Um nach Buckler's Hard zu kommen, müssen wir den Beaulieu River weit hinauf fahren. Der Fluss ist fast vollständig mit Bojen zugestrichelt, an denen man einen Liegeplatz vom Eigentümer Lord Montague mieten kann. Uns nimmt er am Steg auch reichlich Pfunde ab. Die Wetterlage zwingt uns aber, diesen idyllischen Platz zu verlassen, denn von Westen zieht ein Sturm tief heran, und wenn man vielleicht mehrere Tage einweht, ist Lymington doch besser als nur Idylle. Nach drei Tagen in Lymington mit einem Ausflug in den New Forest verlassen wir den Solent an den Needles vorbei nach Westen. In Mevagissey erledigen wir den „offiziellen“ Teil unserer Reise, indem wir den Vertreter der Twinning Association von Restormel Ebby Anstey und seine Frau Jill treffen. Immerhin gibt es eine Partnerschaft zwischen Dithmarschen und Restormel. Ein unfreundlicher Akt war es allerdings, dass uns während des Abendessens an Land Jugendliche den Blasebalg unseres

Schlauchbootes geklaut haben. Den hatten wir mitgenommen, weil dem Gummiboot immer ziemlich schnell die Puste ausging, und nun mussten wir wie in dem schlaffen Plastikbeutel zurück zum Schiff rudern. Einen neuen Blasebalg gab es dann erst in Falmouth, aber der half auch nicht so richtig, denn ein böser Splint am Heckkorb hatte einen feinen Schlitz ins Gummi geschnitten.

Mit den Isles of Scilly endete das mir bekannte Revier. Dieser mediterran bewachsene Steinhafen lag aber auch dieses Mal wieder im dichten Nebel. Ohne GPS hätte ich die Scillies noch nicht gesehen, denn Felsen, starker Strom und dichter Nebel sind keine gute Mischung. Der Fastnet Rock an der Südwestecke Irlands war der nächste Wegpunkt, aber leider war das auch genau die Windrichtung, also eine Kreuz durch die Keltische See an die Südküste Irlands mit einem Aufenthalt im Royal Cork Yacht Club, dem ältesten Segelverein der Welt, etwas älter als der MSV, denn er wurde schon 1720 gegründet. In der langen Warteschlange vor dem abendlichen Barbecue treffen wir einen Deutschen, der dort Mitglied ist. Je weiter man nach Westen kommt, desto schenswerter ist die

Immer eine Handbreit Wasser wünscht...

Das Taxi für Meldorf und Umgebung

Taxen  **04832**
Union 7676

- + Taxi und Mietwagenverkehr
- + Krankenfahrten aller Kassen
- + Dialysefahrten
- + Bestrahlungs- und Chemotherapiefahrten
- + Kurierfahrten
- + Urlaubstransfer
- + Rollstuhlbeförderung

Steilküste und sind die Orte mit ihren bunten Häusern.

Es wird Zeit, an Dublin zu denken. Ich frage einen freundlichen Nebenlieger welcher der vielen Häfen für einen Crewwechsel wohl am geeignetsten ist, und er empfiehlt mir Dun Laoghaire. Dass er diesen Hafen im Süden von Dublin meinte, habe ich erst durch mehrmaliges Nachfragen und durch das Buchstabieren des Namens heraus-

bekommen. Die Aussprache ist in Irland völlig unabhängig von der Schreibweise. In Dublin herrscht quirliges Leben, die Musik der sechziger Jahre ertönt live aus fast jedem Pub und von allen Straßen und Plätzen. Heidi steigt ins Flugzeug nach Hamburg, und Reinhard kommt mit derselben Maschine sechs Stunden später zurück. Die sehr bewegte Überfahrt zur Isle of Man (IoM) bereitet ihm, dem noch keine Seebeine gewachsen sind, leichte Schwierigkeiten. Die Unannehmlichkeiten haben sich aber gelohnt, denn die ganze IoM ist wie ein Museum, in dem das victorianische England weiter lebt. Das für Sportboote vorgesehene Hafenbecken ist durch ein Flap Gate gesichert. Diese Klappe sperrt das Becken ab, wenn die Tide unter eine bestimmte Wassertiefe fällt. Man ist dann über NW + 4 Std. eingesperrt. Wenn der äußere Wasserstand den im Becken erreicht hat, öffnet die Klappe wieder, und die Reise kann weiter gehen. Allerdings immer nur nach vorheriger Abstimmung mit der Port Control über UKW. Beim Einlaufen nach Douglas IoM hatte ich wegen der Wind- und Seegangsverhältnisse keine Gelegenheit, mich anzumelden, das hat mir eine britisch höfliche aber doch sehr deutliche Missbilligung eingebracht.

Nach der IoM begann ein ganz anderer Teil



der Reise mit weniger Zivilisation, aber dafür reichlich unberührter Natur. Leider verschlechterte sich auch das Wetter und der durch starke Gezeitenstöße verursachte ruppige Seegang hat uns gelegentlich gut durchgeschüttelt. Besonders vor den Mulls bilden sich meterhohe Eddies, die keine bestimmte Richtung haben, also auch nicht auszusteuern sind. Da bleibt nur ein weiter Umweg oder Zähne zusammenbeißen und durch. Besonders gefürchtet sind hier der Corrywreckan und der Pentland Firth. Eine genauere Beschreibung ist in „Der keltische Ring“ nachzulesen. Vor dem sagenhaften Mull of Kintyre deutete sich ein ganz anderes Unheil in Form eines in Tarnfarbe gestrichenen Schiffes an. Von diesem Schiff preschte ein übermotorisiertes Schlauchboot mit vier martialisch gekleideten Männern heran und stoppte erst an unserem Rumpf. Drei der schwarzen Gang sprangen sofort auf die Sanssouci über und besetzten Cockpit und Salon. Scottish Border Control. Intensive Befragung, Durchsuchung nach Personen und Rauschgift und eine Entnahme von Staubproben folgte. Abgesehen von dem imposanten Schlauchboot war die technische Ausrüstung dieser Truppe mangelhaft. Das Analysegerät für unsere Staubprobe (Rauschgift) funktionierte ebenso wenig wie ihre Funkgeräte und ihre Handys. Später stell-

ten wir dann noch fest, dass sie auch keinen Funkkontakt zum Land hatten, denn John Reid, der Anführer der Gang hatte uns seine Dienstmarke inklusive Kreditkarten etc. an Bord hinterlassen. Der Versuch, das Schiff über UKW zu erreichen, scheiterte. Auch Clyde Coastguard konnte ihr eigenes Schiff nicht erreichen. Durch den einstündigen Funkverkehr war nun die ganze Küste über John Reid's Missgeschick informiert, und ich denke mal, er hat sich im Pub noch einige dumme Sprüche anhören müssen. Warum überfällt er uns auch... An diesem Abend machten wir dann auf Islay fest, der kleinen Hebrideninsel mit acht Destilleries. Nach einigen Tagen in den inneren Hebriden haben wir beschlossen, die südlichste Insel der äußeren Hebriden, Barra, anzulaufen. Hier traf uns dann ein Sturm aus heiterem Himmel, eine hohe See baute sich schnell auf und legte uns einige Male hart auf die Seite, denn der Kurs verlief quer zur See. Bei dem Versuch, in der mit Felsen gespickten Bucht an einer Boje aufzustoppen, mussten wir schnell feststellen, dass 39 PS nicht ausreichen, um das Schiff zum Ste-

hen zu bringen. Trotz Vollgas rückwärts ging es munter weiter voraus. Die äußeren Hebriden sind fast menschenleer, selbst Schafe waren nur noch selten zu sehen. Stornoway am Nordende der Inselkette war mir bisher nur als die Station mit dem ungemütlichsten Wetter im Seewetterbericht bekannt, und genau so empfing uns diese Stadt auch, mit kaltem, heftigem Regen. Der leichte Sonnenschein am nächsten Tag führte dazu, dass uns wildfremde Leute auf der Straße wegen des herrlichen Wetters ansprachen. Die scheinen wirklich nicht verwöhnt zu sein, was man auch an den fast obligatorischen kurzen Hosen erkennen konnte, immerhin war kalendermäßig ja auch noch Sommer. Ich hatte mir allerdings eine andere Erklärung für die kurzen Hosen zurechtgelegt: Sie trocknen schneller.

In einer langen Tagestour nach Kinlochbervie (KLB) hatte uns das schottische Festland wieder. KLB dient nur der Fischenlandung, ansonsten würde dieser abgewrackte Unort besser ins nördliche Alaska passen. Bei den Schotten scheint er aber Kultstatus zu besitzen, denn von

OTTO TIMM

Kieswerke

25704 Nindorf · Hauptstraße 44a
Tel. (0 48 32) 97 70 · www.ottotimm.de

➤ **Kieswerke**

Vom Füllsand über Betonkies zum Findling

➤ **Güternahmeverkehr**

Schüttgut zwischen Hamburg und Husum

➤ **Containerdienst**

Von 3 m³ bis 36 m³, offen und mit Deckel

➤ **Abfallwirtschaft**

Von Ihrer Mülltonne bis zur Sortieranlage

➤ **Abbrüche**

Von der Gartenmauer bis zu Mehrfamilienhäusern

➤ **Erdbau**

Vom Kelleraushub bis zum großen Angelteich

der rosa Babysocke bis zum gelben Ölzeug gibt es hier wirklich alles mit KLB-Aufdruck. Also mit der nächsten günstigen Tide gleich weiter um Cape Wrath, der Nordwestecke von Schottland mit imposanter Steilküste und schwierigen Stromverhältnissen. Intensives Studium des Reeds und der Imray Charts



ist hier unerlässlich. Wir müssen an diesem Tag die 65 Meilen bis nach Scrabster schaffen, denn es gibt an der Nordküste keinen anderen geeigneten Hafen, und zum Ankern ist die Wetterlage zu unsicher. Das nächste Sturmtief zieht heran, und vorher möchte ich auf jeden Fall noch durch den Pentland Firth, dem im Reeds neun oder sogar 12 Knoten Tidenstrom nachgesagt werden. Reinhard und ich rechnen lange, um möglichst bei Stillwasser durchzukommen, aber die Tidenvorhersagen sind ungenau und die zu segelnde Strecke im Firth ist zu lang, um nur bei Niedrigwasser dort zu sein. Zu allem Übel herrscht auch noch dichter Nebel. Am Ende hat aber alles gut gepasst, und wir rauschen am Nachmittag mit gut acht Knoten raumschots auf Kirkwall zu. Das angesagte Sturmtief beginnt seine Wirkung zu entfalten und hält uns dann auch drei Tage in Kirkwall fest. Sechs Vorleinen sichern das Schiff, so dass die eine am Steg abgebrochene Klampe keinen Schaden anrichten kann. Anderen Schiffen ergeht es schlechter.

Gedanken über die Rückreise machen sich langsam breit. Norwegen oder die schottische und englische Ostküste? Wegen der immer noch sieben Blü. und des hohen Seegangs wird

Norwegen vom Reiseplan gestrichen und wir richten den Bug wieder nach Süden. Also wieder durch den Pentland Firth, diesmal aber quer. An der schottischen Ostküste gibt es für Segler nur wenige geeignete Häfen aber viele ungeeignete. Das negative Highlight war Montrose, wo wir nur deshalb bleiben konnten, weil der Hafenmeister uns einen Platz im Päckchen mit einem ausgewachsenen Hochseefrachter besorgt hat. Glücklicherweise durften wir außen liegen, aber auch das war bei sechs Knoten Tidenstrom im Hafen kein reines Vergnügen. Eine unruhige Nacht hatten wir auch vor St Andrews, wo ich beim Ankern den Tidenhub unterschätzt hatte, genaue Angaben gab es weder in der Karte noch in den Handbüchern. Den nächsten Sturm haben wir in Eyemouth komfortabel an einem Schwimmsteg abgewettert, um dann in 73 Stunden direkt nach Meldorf zu segeln. Als wir nach 2610 Meilen ankamen, mussten wir vor der geschlossenen Schleuse ankern.

Großbritannien ist ein traumhaftes Segelrevier mit immer freundlichen und hilfsbereiten Menschen, nur an dem Wetter müssen sie noch arbeiten.

Ingo Hüseler

Segelmacherei

Yacht-Zubehör

Bootsplanen

Persenninge

Rigg-Service

Winterlager

Sonnensegel



WESTCOAST SAILS

– Segelmacher –

Am Yachthafen 1 • 25704 Meldorf
Telefon (0 48 32) 97 88 11 • Telefax (0 48 32) 97 87 32
Mobil 01 71/6 43 16 99
E-Mail: westcoastsails@aol.com

... tshüß ...

Vor 17 Jahren streckten unsere Zwillinge Chris und Tim das erste Mal ihre Fühler in Richtung MSV aus, sie nahmen als Kinder an der Jugendsegelwoche teil. Vier Jahre später folgte ihr Bruder Nils. Ich nutzte die Zeit, um dem damaligen Jugendwart und den Jugendlichen helfend zur Hand zu gehen. Vor 10 Jahren zeichnete ich erstmalig für die Jugendsegelwoche verantwortlich – von diesem Zeitpunkt an war auch die ganze Familie mit eingespannt. Im Laufe der Zeit entwickelte sich die ehemals bespaßte Jugendsegelwoche zu einem attraktiven und ultimativen Segelcamp, die Idee fand viele Nachahmer – was uns sehr freut. Alles das wäre nicht möglich gewesen, hätten wir nicht engagierte Betreuer und Helfer gehabt, die uns unterstützt haben. All diesen sei Dank, auch wenn es ab und zu einmal „knirschte“, und ich nicht immer so aerodynamisch war wie erhofft. Unser Ziel haben wir nie aus den Augen verloren und immer erreicht.

Wir gehen jetzt von Bord, unsere eigenen Kinder sind außer Haus, gehen ihre eigenen Wege. Und ich habe die 60 überschritten.

Man sollte gehen, wenn es am schönsten ist.

Karsten Laskowski



Hinweis der Redaktion

Nicht immer muss Aerodynamik das Maß aller Dinge sein. Hohes Engagement und aufrechter Gang treiben bekanntlich den cw-Wert dramatisch in die Höhe – hier zum Wohle der Jugendlichen und des Segelsports nicht nur im MSV.

Vielen Dank Karsten, Team und Familie!



DR. IBS & KOLLEGEN

RECHTSANWÄLTE * NOTAR * FACHANWÄLTE

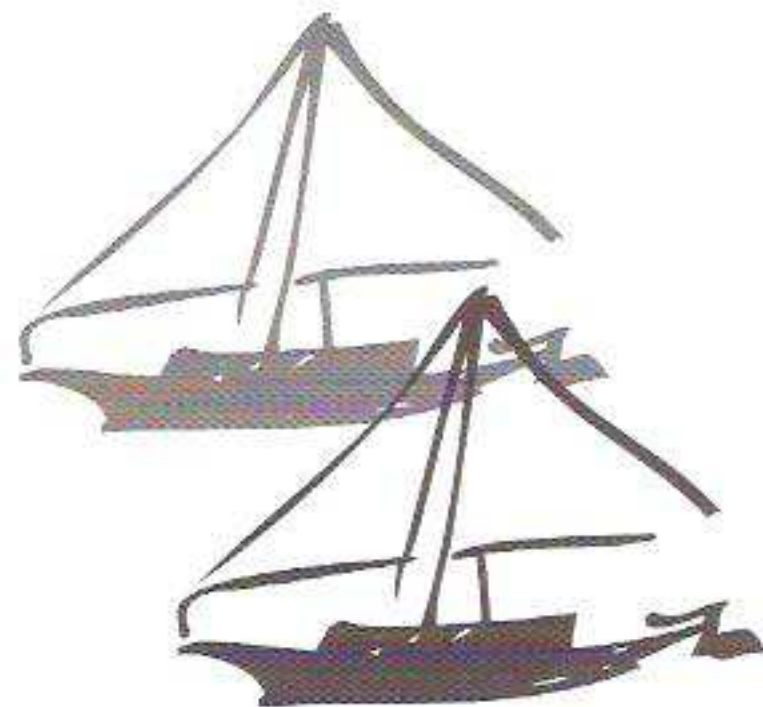
DR. HENNING IBS * ROLF W. BECKER * KIRSTEN EVERS * ALEXANDER ERMER

WER EINEN TOLLEN HECHT GEANGELT HAT,
SOLLTE AUCH WISSEN, WIE MAN IHN ZUBEREITET.

IHR ANWALT BERÄT SIE ÜBER DIE GESTALTUNG EINES
EHEVERTRAGES.

MELDORF, SÜDERMARKT 9 (DIREKT AM MELDORFER DOM) TEL. 04832/601 390
MARNE, MAASSEN-NAGEL-STR. 1 (GEBÄUDE SPARKASSE) TEL. 04851/957 600

MELDORF MO-FR 8.00-19.00 UHR, SA. 8.00-12.00 UHR * MARNE MO-FR 8.00-17.00 UHR



Augenblicke

**Liebe Seglerinnen,
liebe Segler,
liebe Freunde des MSV!**

Vielen Dank für Ihre Beiträge in Wort und Bild – ohne Ihr Engagement wäre diese Form der Dokumentation für das Jahr 2011 nicht möglich gewesen.

Und anschließend finden Sie, liebe Leserinnen und Leser, erneut einige nicht chronologisch sortierte Bilder und Texte aus dem Leben rund um das Wasser und den Hafen unter der Überschrift „Augenblicke“. Ich starte mit dem Labskausessen vom 25.11.2011. Das diesjährige Foto auf dem Titel gestaltete Olaf Timm

mit seiner Nikon; ich bearbeitete die Datenmenge mit „Nikoncapture“ nach. Vielen Dank Olaf! Seien Sie herzlich von der kleinen Redaktion begrüßt. Wir freuen uns auf 2012 – auch auf die **W O R T B E I T R Ä G E** und die Fotos möglichst bis zum **22.12.2012** (in Worten: zweiundzwanzigster Dezember zweitausendzweölf – bitte nicht Januar 2013!). Der Hinweis auf diesen Termin ist ja schon obligatorisch – und offensichtlich nur mit Mühen einzuhalten. Bitte bedenken Sie, dass das Heft nur weiter bestehen kann, wenn genügend Fahrtberichte eingehen.

Herzlichst
Ihr

Thomas Sörensen



**Moin Peter Krohn
und Thomas Sörensen,**

wie im letzten Jahr möchten wir wieder unsere Termine vom Hallig Segel Club auf Hooge e.V. für 2012 bekannt geben. Es wäre schön, wenn ihr diese im nächsten Jahres-Vereinsheft drucken würdet.

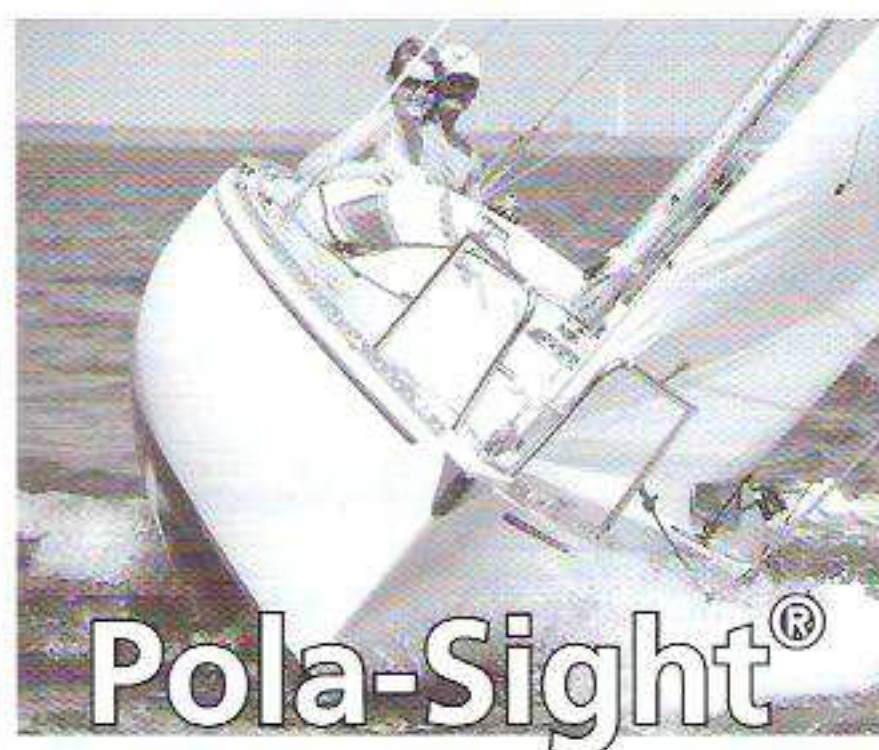
Pfingstsamstag, 26.Mai 2012

Zubringerregatta zur Nordseewoche von Hooge nach Helgoland 2011 waren wir mit 10 Booten und 1 Begleitschiff anwesend.

Schleuenfest auf Hooge 21.Juli 2012

Weitere Infos von Hooge unter www.hsc-hooge.de

*Es grüßen Euch Eure Hooger
i.A. Werner Boyens*



- optimaler Blendschutz
- ultimativer Sonnenschutz
- bester UV-Schutz

Wir fertigen für Sie
Polarisierende Sonnenbrillen
mit extra Blendschutz.

*Wir freuen uns auf
Ihren Besuch!*

Brillen Frerichs

Inh. Dörte Frerichs
Zingelstraße 35 · 25704 Meldorf
Tel. 04832/7633

NextGen Pola-Sight®

Kunststoff 1.5 Gleitsichtglas
75% grau oder braun
Superentspiegelung

Pola-Sight® Einstärken

Kunststoff 1.5
85% grau, braun, grün
Superentspiegelung

Labskaus und Politik - die gleichen Rezepte

Liebe Segelkameradinnen, liebe Segelkameraden,

ich wünsche ihnen einen schönen Abend und möchte hier über das angekündigte Thema (Labskaus und Politik – die gleichen Rezepte) plaudern.

Die Vorsitzende hat mich gewählt, um diese Themen hier vorzustellen und wie sie sehen ist auch schon der erste politische Begriff wählen gefallen. Die Demokratie des 1. Vorsitzenden hat ihnen diese Ausführungen beschert und ich bin geehrt, hier als Pausenfüller die Wartezeit bis zum Auftragen des Gerichts überbrücken zu dürfen. Nun sollten sie bitte nicht glauben, dass ich hier als Politiker stehe, dazu reicht das ehrenamtliche Mandat nicht aus, ich sehe mich hier als Segler mit politischen Erfahrungen. Und damit kommen wir auch schon zu den üblichen Ein-

tere wichtige gesellschaftliche Entwicklung sein könnte, müssen wir hier nicht abstimmen, denn, wie erwähnt, der MSV Vorsitzende hat mich ausgewählt, um Euch mit großer Überzeugung und Allwissenheit die Entscheidung abzunehmen. Neben dem Labskaus ist unsere Demokratie und daraus folgend die Politik eine der weiteren großen Errungenschaften dieser 300 Jahre und mit mir steht ein Berufener dieser Bürgergemeinschaft oder besser gesagt dieser Seglergemeinschaft vor euch steht, Damit sind wir auch schon beim Souverän der Sache, nämlich dem Volk oder wie hier vor mir, dem Essensvolk, also ihr.

Und ich stehe jetzt hier als Vertreter des Volkes (Polis/ Politik) und als Vertreter des Essensvolkes Ihr, weil mich der Vorsitzende gewählt hat. So einfach ist Demokratie,

bei der Politik wird das dann später noch bunter. Ich möchte mich hier kurz mal entschuldigen, weil ich ja angekündigt habe die Politik erst im zweiten Teil zu behandeln, es könne auch sein könnte, dass dieses Wirrwarr einfach nicht zu vermeiden ist.

Jetzt aber wieder zu Labskaus und dessen Rezept. Die Herkunft des Labskaus hat unser Segelkamerad Rolf Nottelmann vor einigen Jahren in seinem wissenschaftlichen Vortrag gründlich aufgezeigt und ich werde dies als Grundlage nutzen,



Der erste und zweite Vorsitzende des MSV begrüßen persönlich unsere Gäste. Eine wertvolle Tradition.



schränkungen politischer Bekenntnisse.

Sollte dieser Vortrag in wenigen Details nicht euren/ihren Vorstellungen entsprechen, so bitte ich die Missfallensäußerungen zunächst höflich zu unterdrücken und später euren/ihren Frust am Gericht auszulassen. Sollte die sachliche Richtigkeit nicht voll getroffen sein oder meine Zitate schon von jemandem anderen zitiert worden sein, so behaupte ich, es nie gesagt zu haben, ich falsch zitiert wurde oder es mir böswillig unterstellt wurde.

Den Vortrag habe ich neben einigen Überschneidungen in die Felder Labskaus und Politik unterteilt und werde auch in dieser Reihenfolge mit meiner sachlichen Auseinandersetzung beginnen.

Labskaus ist die wichtigste gesellschaftliche Errungenschaft der letzten 300 Jahre.

Also müssen wir bis etwa 1711 zurück blicken und das sollte Euch die nötige Ehrfurcht vor diesem Thema einflößen. Die Abwägung, was neben dem Labskaus, eine wei-



Jörn Ladehoff begrüßt die gesamte Runde und streift mit viel Augenzwinkern durch das Jahr 2011.

womit ich hier schon die Quelle meiner Ausführungen aufgezeigt haben will.

Was hat sich also in der turbulenten Zeitspanne von 300 Jahren bürgerlicher und küchentechnischer Entwicklung getan.

Um die Formen und Inhalte dieser großen Errungenschaft aufzuzeigen, gilt es später dann abzuwägen, zu bewerten und abzustimmen. Es bleibt nach diesem Teil des Vortrags dann Euch überlassen, zwischen Labskaus und Politik zu wählen.

Wie gesagt, wir schauen auf die Zeit um 1711.

Ein Zeitraum der die moderne Demokratie und Politik prägte, die sich in Frankreich entwickelten, viele Todesopfer forderten und deren bürgerliche Herkunft nicht genau bekannt ist. Auf dem Wiener Kongress sollen die Entscheidungen auf den Tanzsälen gefallen sein und gerücheltweise steuerten dabei die Frauen die Entscheidungen.

Das Labskaus soll seinen Ursprung auf den Schiffen der englischen Flotte haben und Labskaus sollte den Seeleuten mit schlechten Zähnen den Genuss von Fleischportionen ermöglicht haben.

Aus diesen Ursprüngen konnten sich Politik und Labskaus zu den wesentlichen Errungenschaften unserer Zeit entwickeln und zeigen ihre Bedeutung und Nachhaltigkeit allein schon darin, dass der MSV – Labskaus – Abend dieses Thema abarbeitet.

Sorry, ich bringe schon andauernd die Politik in den Teil, der für das Labskaus vorgesehen war, aber ich wollte ich ja auch plaudern und da ist man dann schnell vom Thema ab.

Wieder zum Labskaus !

Wegen der Komplexität beider Themen, will ich mich hier ganz konsequent auf mein Heimatrevier beschränken, weil – meine labskausliche Kompetenz westlich vom Nord-Ostsee-Kanal, nördlich von der Elbe, südlich von der Eider, und westlich in den Weiten der Nordsee endet.

Ich will aber nicht verschweigen, dass auch schon Besuche bei nachbarlichen Seglervereinigungen aufgezeigt haben, dass so genannte „Curry-Essen“ zwar geschmacklich interessant sind, aber bei weitem nicht an die gesellschaftshistorische Identität von Dithmarscher Labskaus und Dithmarscher Politik heranreichen können.

Dieser Exkurs soll zeigen, dass ich sehr wohl über den Tellerrand hinausschaue, wenn es um Essen oder Politik geht. Muss aber auch gleich gestehen, dass ich außerhalb meines Reviers die Rezepte kaum mehr verstehe.

Für unser „Dithmarscher Linde Labskaus“ und unsere Dithmarscher Politik kann ich aber behaupten, dass ich mich auskenne und hier behaupten kann: „Dithmarscher Labskaus“ und unsere „Dithmarscher Politik“ haben das gleiche Rezept.



Und dann spricht unser Segelkamerad Rolf Claußen über Labskaus. Oder über Politik? Oder über Beides? Aber in jedem Fall über die Farben...

Schauen wir mal die Zutaten an, grundsätzlich sind wesentliche Bestandteile rot, grün, gelb, silbergrau, wahres rot, helles grün und dunkles grün und die Schwarzen wollen es bodenständig und erdig. Ihr seht, Politik und Labskaus haben die gleichen Grundfarben und die wollen wir jetzt näher betrachten:

Im Labskaus ist, rotes Pökelfleisch mit seinem salzig-bissigen Geschmack eine tragende Säule, wird mit migriertem „corned beef“ veredelt und kann entsprechend der Gewichtung ganz unterschiedliche Geschmäcker überzeugen.

Die bodenständigen erdigen Kartoffeln mit ihrer schwarzen Schale werden mit dem Pökelfleisch und dem migrierten corned beef solange zu einer homogenen Masse gerührt, bis es passend ist.

Daraus resultiert eine gewisse Grundmasse, die dann um die Mitte des Tellers buhlt. Diese schmackhaft gemachte Grundmasse nimmt auch den größten Anteil unseres Gerichtes ein.

In neuerer Zeit der Labskaus Entwicklung werden zusätzlich grüne Gurken und geschälte tiefrote Beete mit durch den Wolf gedreht, sie sind inzwischen auch als Grundstoffe unseres Gerichtes etabliert. In der Wahrnehmung des Volkes, eine große Koalition des Geschmacks.

Es fehlen aber noch diverse prägende Gewürze, die durch gezieltes Streuen von Scharfmachern den Chefkoch immer wieder dazu bewegen, geschmacksneutralisierend einzugreifen, weil bei allzu kräftiger Dosierung, sowohl das Labskaus, als auch die Politik, dem Volk immer unangenehm aufstoßen.

Unangenehm aufstoßen. Einen umstrittenen Geschmackssträger habe ich bisher noch nicht erwähnt, der auch in der Politik meist verleugnet wird, es ist der etwas schmierige Schweinespeck, der unser Gericht aber schön geschmeidig macht, damit es beim Essen besser rutscht, allerdings bei falscher Dosierung, einen unangenehmen Geschmack hinterlässt.

Ich kann aber versichern, dass bei uns in Dithmarschen das Labskaus nicht schmierig serviert wird.

Ihr seht, das Gericht ist jetzt bei diesen Zutaten schon ziemlich gewichtig und könnte das Volk schon sättigen, doch unser Rezept nach dithmarscher Art hat noch weitere schmackhafte Zutaten.

Auf dem Tisch finden wir neben anderen Veteranen, noch den Bismark Hering, der ja nach dem 1. Kanzler des Deutschen Reiches benannt ist und zusammen mit dem Rollmops unseren silbern schimmernden Anteil am Tisch vertritt. Diese zusätzlichen Leckereien schmecken salzig oder sauer, teilweise verhüllen sie grüne Gurkenabschnitte, geben aber dem Volk Gelegenheit, je nach Geschmack das Gericht zu ergänzen.

Da werden jetzt schon ziemlich persönliche Geschmäcker bedient, aber in einem Landkreis der seit 1500 seine politische Identität demokratisch entwickelt, gibt es immer Platz für Geschmackserweiterungen.

Labskaus.

Wir erwarten auf unserem Teller gleich die gewichtige Labskaus Masse, die wir mit den silbrigen Kollegen unseres Kanzler- Veteranen aufgetragen bekommen und können das Gericht dann noch mit geschlagenen gelben

Spiegeleiern ergänzen. Das Linde Rezept überlässt es dem Volk, ob es 2 oder 15 (Prozent) einseitig oder wechselseitige Eier möchte.

Die bisher schon große Vielfalt unseres Gerichtes kann das Volk jetzt noch mit grünen Gurken und geschnittenen roten Beeten ganz individuell aus weiteren Schalen ergänzen.

Soweit meine ich, zunächst die Inhaltsstoffe des heutigen Labskaus beschrieben zu haben.

Was wir hoffentlich aber bald aufgetischt bekommen, wird jetzt hinter geschlossenen Türen in der Küche dieses Hauses zubereitet und damit kommen wir auch zu einer gewissen Geheimniskrämerei, die auch in Dithmarschen und hier in der Linde nur allzu menschlich ist.

Auch in der Linde sind die Türen zu den heiligen Hallen verschlossen und wir können nur vermuten, dass in den Töpfen nichts anbrennt.

Sollte aus dem Volk der Ruf nach mehr Transparenz lauter werden, so wird der Chef des Hauses die Piraten fürchten und sich auf eine weitere Zutat im Labskaus einrichten müssen, selbst wenn mit einer weiteren Zutat das Labskaus durchsichtiger werden würde, bleibt zu bezweifeln, dass es damit noch schmackhafter wird.

Soweit der Inhalt des Labskaus, – jetzt zu den Köchen
Um dann das Gericht weiterhin schmackhaft zu gestalten, bedarf es bei der Wahl des Personals, intensiver Abstimmungen und Beratungen, eventuell noch Gutachten oder eines Assessment Centers.

Wie wir aus dem Haus „Zur Linde“ wissen, hat der Chef sein Team mit gut ausgebildeten Leuten besetzt, die ihre persönlichen Möglichkeiten voll einbringen.

Das Labskaus soll dem Seglervolk ja auch schmecken, denn es bezahlt ja auch. Und sollten der Koch und seine Mannschaft falsche Akzente setzen, wird das Volk unzu-

frieden herumstochern und die eigentlich guten Zutaten verschmähen.

Diese Sorge brauchen wir hier nicht zu haben, die Linde hat den besten Koch, das beste Team, hat ökologisch eingekauft, energetisch sparsame Kochtöpfe, eine kindgerechte Tischaufstellung, gleichgestellt ausgewählte Mitarbeiter und ein transparentes Rezept, somit sollten die zu berücksichtigenden Teile des Gerichtes bedacht sein und wir können uns darauf verlassen, dass unser Labskaus weiterhin ein schmackhaftes Gericht für das Volk bleiben wird, – solange wir zahlreich diesen traditionellen Labskausabend persönlich durch eigenen Einsatz unterstützen und tüchtig konsumieren.

Soweit ich das jetzt sehe, habe ich aufzeigen können, dass wir hier in unserer Linde sehr schmackhaftes Labskaus erwarten können.

Bevor ich jetzt zu dem politischen Teil des Vortrages komme, solltet ihr als Volk, zwischendurch, noch über eine Gepflogenheit unserer dithmarscher Politik informiert werden.

Nach und eventuell zwischen den Sitzungen suchen wir uns eine gemütliche Sitzgelegenheit, trinken gern noch 1-2 Bier und diskutieren über die Politik und die Gerichte jenseits des Tellerrandes. So jetzt seid ihr kurz dran, ihr müsst jetzt zwischen Labskaus und Politik wählen.

Wer ist für meinen 2-stündigen politischen Vortrag? Der möge jetzt aufstehen. Da müssten jetzt schon einige aufstehen.

Wer ist jetzt für „Labskaus“? Der kann jetzt sitzen bleiben.

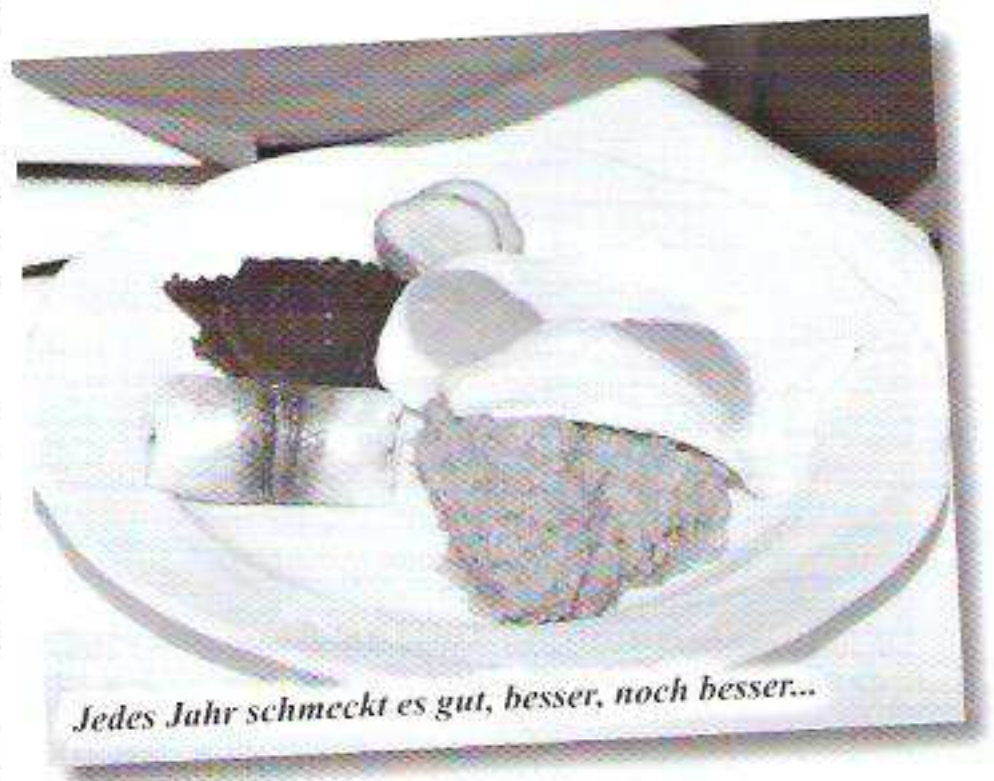
Danke, ich habe gelernt mit Abstimmungsniederlagen zu leben und werde also gleich zum Bier greifen.

Prost und danke dass mir die Anleitung für das politische Gericht erspart bleibt.

Rolf Claußen

Ende

Vielen Dank, lieber Segelkamerad!





Unser Segelkamerad Ingo berichtet von seiner langen Reise – nicht wie man an Hand des Bildes vermuten könnte in Form keltischer Gesänge, sondern er zeigt auf unseren Kameraden Addi, der ihn auf dem ersten Teil der langen Reise begleitet hat.



Was wären wir ohne unsere Kranführer?...



... und unseren Jugendwart mit seiner Familie?

Danke....

Im Rahmen des traditionellen Labskaus Essens bedankte sich der Jugendwart auch stellvertretend für den Vorstand bei allen Helfern und Unterstützern, die unsere Jugendarbeit unterstützen, fördern und dabei auch die eine oder andere Unannehmlichkeit mit in Kauf nehmen.

Ein kurzer Rückblick: Nach dem Absegeln im Herbst 2010 begann bei uns der Winterschlaf, nur unterbrochen durch unsere Weihnachtsfeier. Erst im zeitigen Frühjahr wachten wir wieder auf, die Jugendabende waren gut besucht, hatten wir doch jetzt etwas ganz Neues zu bieten. Thomas Stührk hatte sich bereit erklärt, den Jollenunterricht im Trockenen sowie im Nassen zu übernehmen. Es wurde eifrig geübt und viele Informationen ausgetauscht.

Die Winterzeit dauerte lange, es gab Schnee, Eis, aber auch viel Sonne und wenig Niederschlag, der Übergang zum Frühjahr war kaum zu spüren. Die Temperaturen stiegen erst sehr spät etwas an. So unüblich wie die Temperaturen, war auch die lange Zeit der Schleusenschließung, was zur Folge hatte, das wir unser Ansegeln unabhängig von der Tide durchführen konnten. Gerne wären auch wir, wie im letzten Jahr auch, zeitig vor die Schleuse gefahren. Die Jollensegler konnten nun zeigen was sie im Winter gelernt hatten und den Optikids zeigen, was aus ihnen mal werden kann. Thomas war nicht immer ganz zu frieden. Die Versuche Spinnacker zu segeln waren recht erfolgsversprechend, die Zuversicht schwand aber, als man feststellte das das Hafenbecken endlich ist und man wenden mußte. Als wir uns dann zu diesem Thema auch noch einige YOU TUBE Filme angesehen haben, war klar, erst einmal perfekt wenden können, dann mehr. Die Optikids versprühten wie jedes Jahr streckenweise Unentschlossenheit, oben in der Halle wurde noch für den großen Auftritt gepackt, unten dann am Steg kam die alt bekannte Frage ... „Karsten, kann ich Bergeboot mitfahren“... hier gab es natürlich wie immer ein klares –Ja–. Keiner wird zum Segeln gezwungen, irgend wann funkt es dann, oder auch nicht. Viele, die jetzt begeistert segeln, stammen aus der Bergebootcrew. Das Wetter wurde schlechter, Regen, Wind und zu kalt, kein Sommer in Sicht. Die Bergebootcrew wurde immer größer, wir hatten aber auch, wenn dann mal stramm gesegelt wurde, gut zu tun, zudem waren wir jetzt eingespielt.

Die Anmeldungen und Vorbereitungen für das Jugendsegelcamp liefen auf Hochtouren. Die ersten Rückläufer kamen wie das Wetter, sehr verhalten und nicht der Jahreszeit angepasst. Wir haben dann noch einmal kräftig die Werbetrommel gerührt und als Endergebnis hatten wir 41 Teilnehmer. Da die zur Verfügung stehende Anzahl der Betreuer endlich ist, mußten einige wichtige Tätigkeiten und Funktionen doppelt vergeben werden, um das von uns selbst gesteckte Ziel zu erreichen. Als Betreuer waren in diesem Jahr Martina, Patrik, Fenja, Tim, Carina, Nils, Maike, Julia und Lucca tätig. Eva übernahm wieder in bewährter Form die Futter- und Nachschublogistik. Unser „Dankepräsent“ wurde den jugendlichen Betreuern schon im Anschluss an das JuSeCa überreicht. Ein umfangreicher Bericht wird in der Jahresschrift erscheinen.

Wegen mangelnder Resonanz konnte der „Meldorfer Segel Spaß“ nicht stattfinden, es meldeten sich nur zwei Kinder an.

In diesem Jahr mußte wetterbedingt 3x das Segeln ausfallen. So auch an dem Tage, als das Rotary Segeln angesagt war. Wir versuchten zwar zu starten, aber der Wind drückte gleich am Ende der Box die beiden 420er unter den Steg. Wir hatten alle Mühe, diese dann wieder aus ihrer Zwangslage zu befreien.

Wir hatten aber auch am Ende der Saison doch noch 2x die Möglichkeit mit Optis und Jollen in Richtung Büsum zu segeln, was allen sehr viel Spaß gemacht hat. Die Wasserstände im Hafen bei Niedrigwasser schränkten, wie im letzten Jahr auch, den Segelbetrieb sehr stark ein.

Die DJM verlief für die Jollen recht passabel, bei der DOM hingegen mußten wir passen, unseren Kids verließ der Mut, dafür hatten wir wieder eine zuverlässige, helfende Bergecrew, die auch am Steg unterstützte. Es gibt dann immer noch das eine oder andere Elternteil welches versuchte den Nachwuchs zum Segeln zu motivieren, das sieht dann für den Außenstehenden so aus, als wenn man probiert mit einem unwilligen Esel zu galoppieren, ach ist das schön anzusehen... bei uns wird es nie langweilig.

Karsten Laskowski



*Rudi war zuerst 2011 nach
Schleusenöffnung auf der
Nordsee! Sagt er...*



*Und Manfred
von der INDIKA
macht die
besten Fotos!*



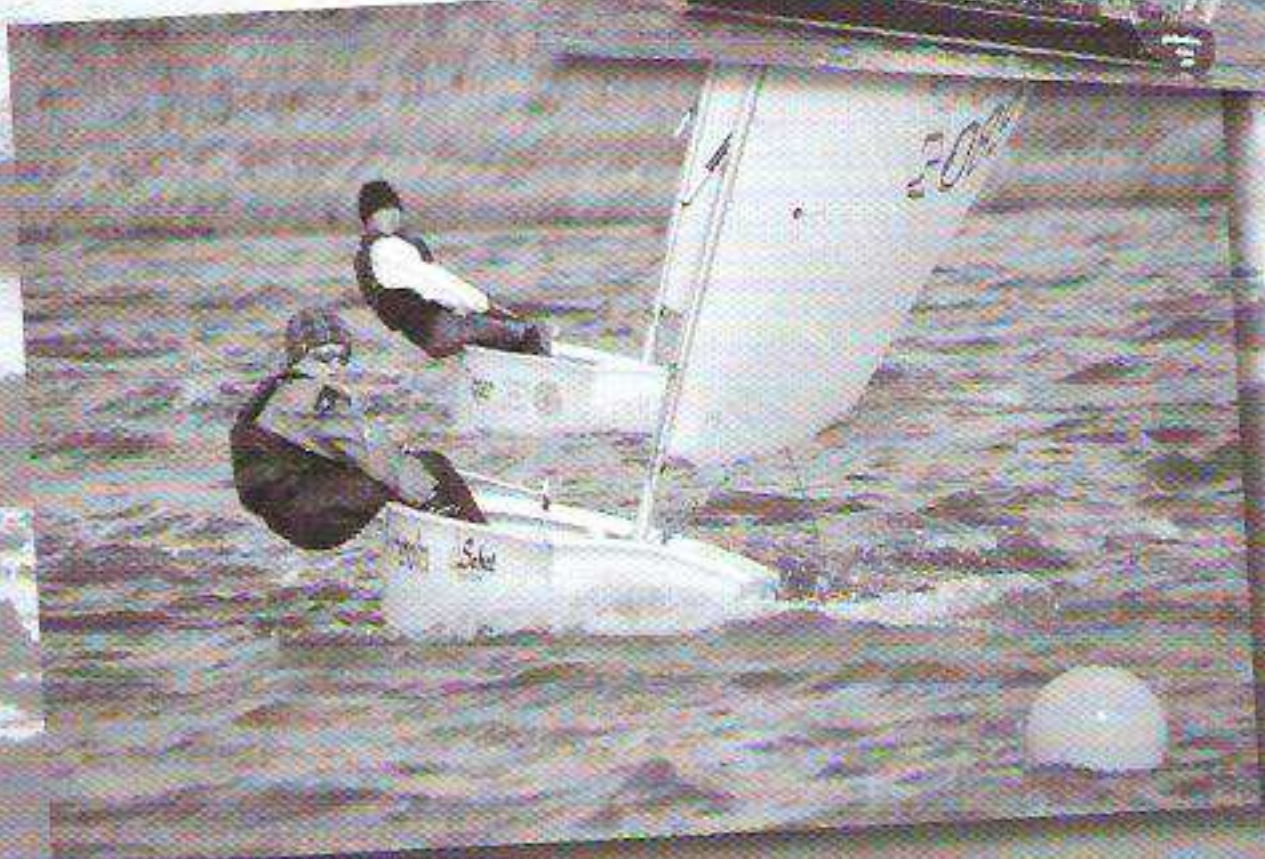
*Auch hier viel Freude beim
Labskausessen 2011.*



*Wer lästert, den fordere ich
zum Duell. Die Breite ist jetzt
angemessen.*



*Diese Aufnahme
demonstriert
eindrucksvoll hohe
Schiffsbaukunst
schon vor Jahr-
zehnten. Der Mast des
Hanseaten überragt
sogar das Hochhaus
in Büsum!*

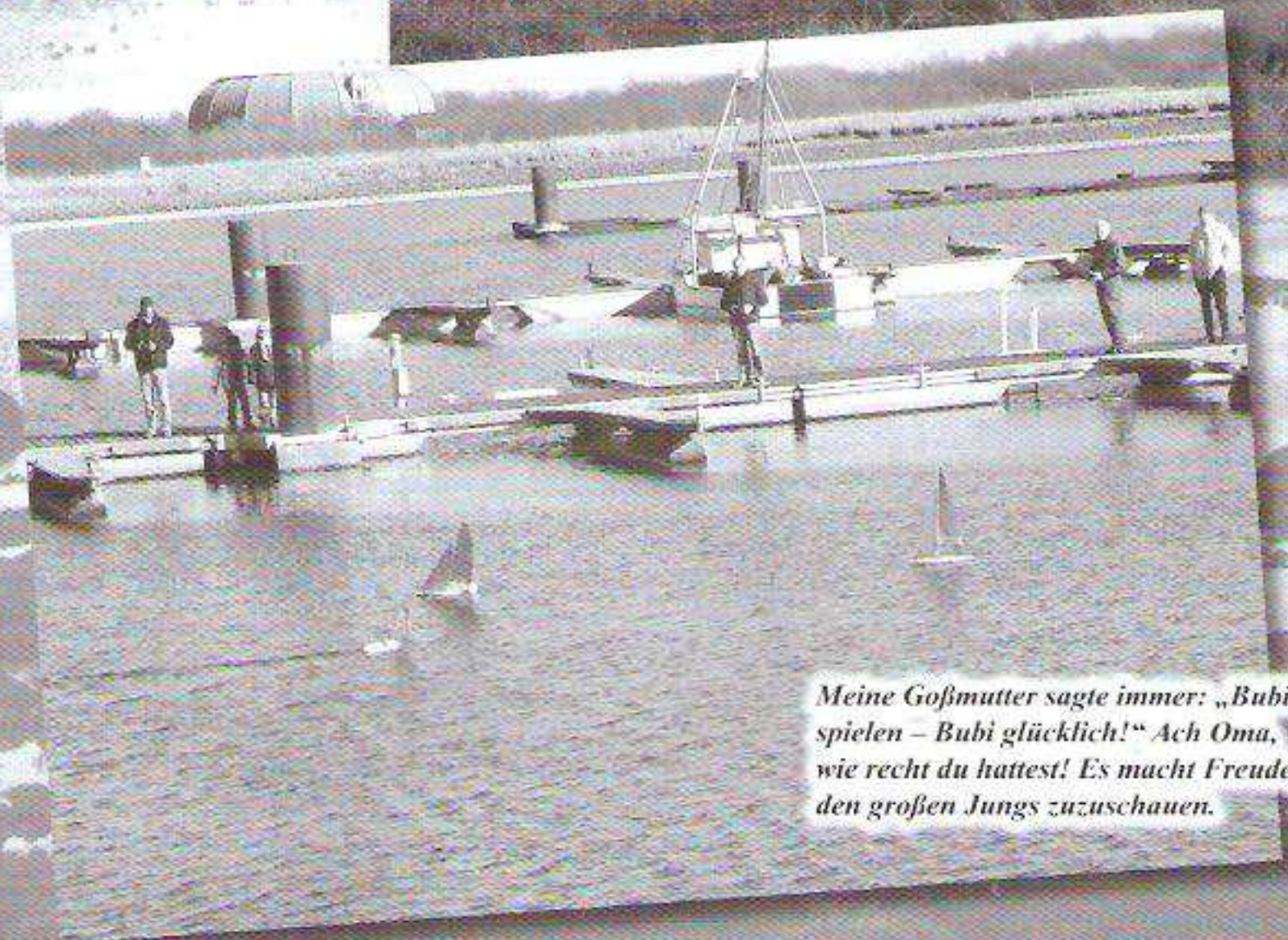


*Na – können Sie es
noch erwarten?*





Vereinsleben pur... so soll es ein. Auch Grüne finden ihren Platz im Verein.



Meine Gofsmutter sagte immer: „Bubi spielen – Bubi glücklich!“ Ach Oma, wie recht du hattest! Es macht Freude, den großen Jungs zuzuschauen.



*Nach unbestätigten
Meldungen handelt es sich
um einen Motorkutter von
Thomas St. oder von Bernd
oder von Olaf. So haben die
Herren Gelegenheit, auch
bei völlig widrigen
Gelegenheiten wie bei
starkem Eisgang oder
Starkwind ihrem Hobby
„Wassersport“ nachzuge-
hen. Die ersten drei Kutter
aus Büsum sollen bald in
Meldorf liegen. Wasser- oder
Stegliegeplatzgebühren
werden noch diskutiert. Die
JET-Tankstelle plant
eine Niederlassung direkt
am Hafen.*



Tschüss – vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

An dieser Stelle sei unseren Inserenten
ein herzliches Dankeschön gesagt.
Durch ihre Bereitschaft eine Anzeige
ihres Unternehmens in unserer Jahresschrift
erscheinen zu lassen, ermöglichen sie es
dem Meldorfer Seglerverein
die gern gelesenen Hefte herauszugeben.
Nun hoffen wir, dass auch
diese Ausgabe unseren Lesern gefällt.

Nach reichlichem Schmökern
in diesem Heft, bitte nicht
in die Papiertonne werfen,
sondern das Leserherz einer
anderen Person damit erfreuen!!!



KOLL

Sanitär
Heizung
Klima
Elektro

Miele

*„immer
besser“*

Reimer Koll GmbH
Altentreptower Str. 3 • 25704 Meldorf
Tel. 0 48 32 / 85 85 • Fax 0 48 32 / 35 71
Notdienst-Tel.: 0171 - 330 85 85



JEDEN SONNTAG **SCHAUTAG** VON 13.00 - 17.00 UHR *

* Erste Beratung, kein Verkauf



Bad &
Design

Am Brookhafen 12
25524 Itzehoe
Schlackenburgallee 58
22525 Hamburg
Mühlenfeld 2
17139 Malchin

www.makro-stahl.de

Sparkassen-Finanzgruppe



Mit uns im Boot sind Sie um eine Wellenlänge voraus.



Leinen los, den Wind und die Strömung geschickt nutzen... Das bringt den Segler auf Erfolgskurs. Damit aber auch Sie Ihre finanziellen Ziele schnell erreichen, nehmen Sie am besten uns mit ins Boot. Was Sie dann auch ansteuern: Mit uns sind Sie gleich eine Wellenlänge voraus. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse.**

BOHN-SEGEL

Fachbetrieb für

Segel

Persenninge

Reffsysteme

Rollmasten



Tel. 0 41 21/8 13 13 • Fax 8 87 71
E-Mail: bohn-segel@t-online.de
www.bohn-segel.de

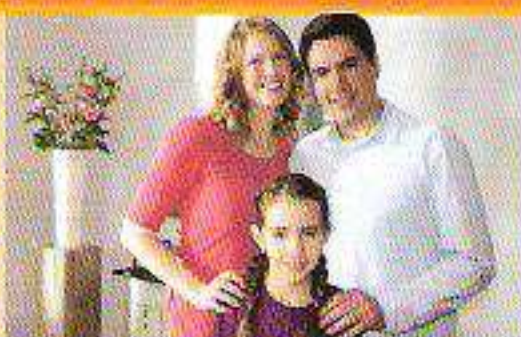
TRADITION UND LEIDENSCHAFT

www.evers-druck.com



© 2011 graphic & design

Evers-Druck
25704 Meldorf
Ernst-Günter-Albers-Straße
Telefon 04832 6080



ENERGIEKONZEPTE FÜR IHRE ZUKUNFT

Es gibt zahlreiche Varianten Energiesparmaßnahmen zu ergreifen oder Investitionen in die Erneuerbare Energietechnik zu tätigen. Die Aldra Solar berät ihre Kunden individuell und erarbeitet für die verschiedensten örtlichen und baulichen Gegebenheiten maßgeschneiderte Energiekonzepte. Lassen Sie sich jetzt kostenlos und unverbindlich beraten.

Aldra Solar

Aldra Solar GmbH • Marschstraße/Aldra-Gewerbepark • 25704 Meldorf • Tel.: 0 48 32-95 99-800 • info@aldra-solar.de • www.aldra-solar.de