



Berichte • Informationen • Meinungen der Deutschen H-Jollen-Vereinigung e.V.

VERKLICKER



H-Jolle auf der Alster

90 Jahre H-Jolle
Aktuelles und Informationen
Berichte und Ergebnisse aus der Saison

Terminkalender 2013*

Veranstaltung	Club	Datum	RL-Faktor
Trainingslager	Steinhude	23./28.03.	-
Schlosscup	PSV Plön	27./28.04.	-
Berliner Meisterschaft	SGaM Müggelsee	04./05.05.	-
Trimmtraining für Regattaanfänger	ZSK Bad Zwischenahn	11./12.05.	-
Jahreshauptversammlung			
Pfingstregatta	ARV08 Arendsee	18./20.05.	-
Traditions-Cup Käpt'n Ferck (Langstrecke)	PSV Plön	18.05.	-
Koboldpreis	NRV Hamburg	08./09.06.	-
Frühjahrsregatta	ZSK Bad Zwischenahn	15./16.06.	-
Baumkuchenregatta	ARV08 Arendsee	22./23.06.	-
Ratzeburger Woche	RSV Ratzeburg		-
Rettich Cup	JSR Insel Reichenau Bodensee	06./07.07	-
Blaues Band & Traditionstreffen	WSV1921 Berlin	13./14.07.	-
Travemünder Woche	LYC Pötenitzer Wiek	20./21.07.	-
Wanderfahrt	Polen Stettiner Haff	03./16.08.	-
Insel-Cup	BSV Hamburg	03./04.08.	-
Rumfass	SCM Murten/Schweiz	10./11.08.	-
Seenkampf/Vorregatta	ARV08 Arendsee	17./18.08.	-
IDM	ARV08 Arendsee	20./23.08.	1,6
Sommerpokal/Yardstick	HSC Hamburg		-
Alster-Ahoi-Pokal/Yardstick	HSC Hamburg		-
Traditionswettfahrt 2 Yardstick	PSV Plön	07./08.09.	-
Schinkenbrett	ZSK Bad Zwischenahn	14./15.09.	-
Rohrspitz Flugtrophäe	YCRhd Bodensee	28./29.09.	-
Kehraus	ZYC Zeuthen	05./06.10.	-
Sturmlaterne	ZSK Bad Zwischenahn	12./13.10.	-

* Bitte informiert Euch auch über aktuelle Termine und Terminänderungen im Internet.

www.h-jolle.net

Bootsausstellungen:	Düsseldorf	18.01. - 26.01.2014
	Hamburg	26.10. - 03.11.2013
	Berlin	20.11. - 24.11.2013

Regattaservice

Der Regattaservice der Klassenvereinigung hilft bei allen Problemen im Zusammenhang mit Wettfahrten. Brauchen Sie Informationen, Ausschreibungen, Meldeformulare, Adressen, einen Schotten oder ein Boot zum Chartern, wenden Sie sich an:

Jan Thoms Tel. p 040/20908060
 Hofschläger Deich 9 m 01 77/4325442
 21037 Hamburg e-mail: jan.thoms@h-jolle.net

Inhalt

Terminkalender 2
 Vorwort/Impressum 3
 Aktuelles/Nachrichten 4-9
 Berichte/Ergebnisse 10-26
 Bootsmarkt 27-29
 Ansprechpartner 30
 Antragsformular 31

Impressum

Verklicker
 Auflage dieser Ausgabe:
 650 Exemplare
 Erscheinungsweise: 2 x jährlich
 Druck: Umschlag 4-farbig,
 Inhalt: 1-farbig

Redaktion:
 Tobias Bartels
 Wildenbruchstr. 56
 40545 Düsseldorf
 Tel.: p 0211/445100
 Tel.: b 0211/9485911
 e-mail: tobias.bartels@h-jolle.net
 Gestaltung und technische
 Realisation:
 Exakt Medientechnik GmbH
 Schlossstr. 78
 40477 Düsseldorf
 Tel.: 0211/94859-0
 Fax: 0211/9485921
 e-mail:
 info@exakt-medientechnik.de
 www.exakt-medientechnik.de

Druck:
 Sofort,- Digital- und Offsetdruck
 Fr.-W. Kohlrenken
 Alexanderstraße 201
 26121 Oldenburg
 Telefon: 0441/98388-0
 Telefax: 0441/98388 -31
 e-mail: kohlrenken-ol@tonline.de

Anzeigenpreisliste

1/1 Seite Rückseite 4-farbig 240,-
 1/1 Seite innen 1-farbig 100,-
 1/2 Seite innen 1-farbig 80,-
 1/3 Seite innen 1-farbig 60,-

Bestellungen bitte schriftlich unter
 Beifügung einer Druckdatei an den
 Schriftführer.

Anmerkung der Redaktion:
 Die Redaktion behält sich
 vor, eingesandte Manuskripte
 erforderlichenfalls zu kürzen.
 Namentlich gezeichnete Artikel
 geben nicht unbedingt die Meinung
 der Redaktion oder des Vorstandes
 der Deutschen H-Jollen-Vereinigung
 wieder.



Willkommen bei EXAKT Medientechnik

**Unsinkbar in allen Printmedien.
 Vom Entwurf, Lithografie bis zum Druck.
 Von Einzeldrucken bis Auflagen.
 Immer auf Kurs, bei jeder Windstärke.**

Exakt Medientechnik, Schlossstrasse 78, 40477 Düsseldorf, Ihr Ansprechpartner: Tobias Bartels
 Telefon 0211.94 85 90, Telefax 0211.94 85 921, info@exakt-medientechnik.de, www.exakt-medientechnik.de



Jubiläum

90 Jahre H-Jolle

Die H-Jollen können bekanntlich 2 mal Geburtstag feiern! Bereits im August 1925 wurde beim damaligen Deutschen-Segler-Bund eine 15 qm- Bundeswanderjolle vorgestellt mit dem Segelzeichen H. Im Jahr 1923 wurde beim damaligen Deutschen Segler Verband die F-Jolle mit vergleichbaren Abmessungen entwickelt. Beide Vereinigungen wurden dann 1933 zwangsvereinigt. Demnach wird die H-Jolle 90 Jahre alt.

Boot 2014

Boot 2014 in Düsseldorf

Die Boot findet vom 18.01.-26.01.2014 statt. Wir stellen wieder zusammen mit den anderen Klassenvereinigungen in Halle 17 aus. Alle Besucher sind herzlich bei uns willkommen, über Helfer freuen wir uns natürlich auch. Bitte melden bei tobias.bartels@h-jolle.net.

An dieser Stelle vielen Dank für die tatkräftige Unterstützung an das Boot-Team 2013: Katrin und Jens Priewe, Markus Durchlaub, Robert Verspagen, Tina und Rainer Berg, Claudine Koellmann und Ralf Lukas.

Rainer Berg

Neue Adresse? / Neue Bankverbindung?

Steht ein Umzug an? Vielleicht auch nur innerhalb des Ortes?
Egal: Bitte auf jeden Fall die neue Adresse an die H-Jollen Klassenvereinigung e.V. melden, da euch ansonsten der **Verklicker** nicht mehr erreicht. Gerne auch per E-Mail an **Rainer.Berg@H-Jolle.net**

Bank gewechselt?
Umgezogen und somit ist die alte Bankverbindung nicht mehr zutreffend?
Dann bitte umgehend handeln und uns die neue Bankverbindung unter **Rainer.Berg@H-Jolle.net** bekannt geben. **Vielen Dank für die Unterstützung.**

Michael Pullich

Nachruf zum Tod von Dr. Dieter Bredthauer

Im Dezember 2012 verstarb unser langjähriges Mitglied Dr. Dieter Bredthauer im Alter von 86 Jahren.

Ihn darf man wohl ohne Übertreibung zum „Urgestein“ der H-Jollen-Segler zählen.

Schon lange Jahre, bevor es die Klassenvereinigung der H-Jollen überhaupt gegeben hat (sie wurde 1971 gegründet), hat er die Belange der H-Jollen-Segler als Obmann einer losen Vereinigung der H-Jollen-Segler vertreten und die Gemeinschaft und Kameradschaft der H-Jollen-Segler aufopfernd gefördert. Unserer Bootsklasse gehörte sein Seglerherz, und er hat sich sein ganzes Leben lang für sie engagiert. Schon in der Gründungszeit der Klassenvereinigung segelte er das Holzboot H 577 „Grille“ erfolgreich in Wettfahrten gemeinsam mit seinem Vorschoter Erwin Ziadack, und diesem seinem Boot hat er bis zu seinem 84. Lebensjahr die Treue gehalten, was in unserer Konstruktionsklasse ziemlich einmalig sein dürfte. Das Boot wird jetzt nach Restaurierung von Dieters Sohn Dr. Uwe Bredthauer weitergesegelt.

Wir erinnern uns gern an die vielen Gelegenheiten, bei denen er in Steinhude bei seinem Heimatclub SLSV als Gastgeber bei den Wettfahrten zur Feuerzangenbowle mit feinem Humor eine Eröffnungsansprache hielt und die ersten Töpfe mit dem heißen und wirkungsvollen Gebräu spendierte.

Und ebenso gern erinnern wir uns an die im SLSV im November stattfindenden „Wintertreffen“. In seiner geliebten „Grille“ H 577 kam er bei Kälte und jedem Wetter in der Abenddämmerung in den schon leeren Hafen gesegelt, häufig wie der Fliegende Holländer aus dem Nebel auftauchend und einhand, um anschließend die vielen teilnehmenden Damen und Segler zu begrüßen, einen Witz zum Besten zu geben und mit uns zu speisen und zu feiern.

Mit „Dr. Dieter“, wie er unter uns Seglern respekt- und liebevoll genannt wurde, verlieren wir eine beeindruckende Persönlichkeit unserer Klasse.

Wir trauern mit seiner Familie um einen großen Segler und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Für den Vorstand
Michael Pullich

Tobias Bartels

Protokoll der ordentlichen Mitgliederversammlung 2013 der Deutschen H-Jollen Vereinigung e.V. am 18.05.2013 in Arendsee

Teilnehmer: 26 Mitglieder

Beginn: 18.45 h Ende: 20.00 h

Anlagen: Jahresabschluss 2012 und Teilnehmerliste

1. Wilfried Schomäker eröffnet die Versammlung und begrüßt alle anwesenden Mitglieder.
Die Versammlung ist mit der ordnungsgemäßen, fristgerechten Einladung, welche im Verklicker 2/2012 abgedruckt wurde, beschlussfähig. Es folgt eine Schweigeminute in Gedenken der Verstorbenen im letzten Jahr.
2. Das Protokoll der Mitgliederversammlung vom 29.04.2012, abgedruckt im Verklicker 1/2012, wird einstimmig genehmigt.
3. Wilfried Schomäker geht in seinem Geschäftsbericht auf den kritischen Zustand der Klasse ein, es ist immer schwieriger die erforderlichen 60 Schiffe für die Rangliste zu erreichen, aber eine Klasse zerfällt nie komplett.
Wir waren 2012 auf 5 Messen vertreten und hatten da guten Zuspruch. Insbesondere die Alt-H-Jolle in Hamburg war ein Blickfang. Der Schatzmeister Rainer Berg erläutert den ausliegenden Jahresabschluss 2012 in dem ein Überschuss von 842,38 € erzielt wurde. Das Vermögen unserer KV beträgt somit zum 31.12.2012 14.356,03 €. Wir haben 265 Mitglieder bei 5 Austritten und 2 Eintritten in 2012. Die Beitragsausfälle betragen nur 57 €.
4. Heiner Lahring und Axel Oetken, die beide nicht anwesend sind, haben die Kasse geprüft und bestätigten eine ordentliche und übersichtliche Buchführung. Das Bestätigungsmail von Heiner Lahring wird von Tobias Bartels verlesen.
5. die geleistete Arbeit und beantragt die Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2012. Alle wurden ohne Gegenstimmen mit Enthaltung der Betroffenen entlastet. Wilfried Schomäker bedankt sich für das entgegengebrachte Vertrauen.
6. Mit Ausnahme von Klaus-Jürgen Steinbeck stellt sich der bisherige Vorstand wieder zur Wahl. Klaus erklärt, dass er weiterhin bei der Pflege unseres Archives helfen, und vor allem für eine ordentliche Einarbeitung des Nachfolgers sorgen möchte. Unter den Teilnehmern der Versammlung ist keiner bereit das Amt zu übernehmen, daher wird die Suche eines Nachfolgers vertagt, und der Vorstand wird schnellstens einen geeigneten Kandidaten präsentieren.
Der Vorsitzende fragt ob es weitere Vorschläge zur Vorstandswahl vorliegen. Da dies nicht der Fall ist, und es keine Bedenken gegen eine Blockwahl gibt, wird der Vorstand einstimmig ohne Gegenstimmen bei Enthaltung der Betroffenen gewählt. Die Gewählten erklären, dass sie die Wahl annehmen.

1. Vorsitzender: Wilfried Schomäker
Technischer Obmann: Jan Thoms
Schriftführer: Tobias Bartels

Stellv. Vorsitzender: Ditmar Meusel
Schatzmeister: Rainer Berg
Alt-H-Jollen/Traditionspflege: unbesetzt

7. Als Kassenprüfer schlägt der 1. Vorsitzende Heiner Lahring und Axel Oetken vor. Es gibt keine Gegenvorschläge und die beiden werden einstimmig in ihrem Amt bestätigt.
8. Hartmut Falk berichtet von den Planungen zur Travemünder Woche, insbesondere der medialen Aussenwerbung für unsere Bootsklasse. Daher ist es besonders wichtig hier mit vielen alten und neuen Schiffen teilzunehmen.
Wilfried Schomäker berichtet von den Erfahrungen mit seinem neuen Boot, das ein geschlossenes Vorschiff hat.
Dadurch hat das Boot zu viel Auftrieb und nach dem Kentern ist das Schwert zu hoch und nur noch schwierig zu erreichen, ausserdem kentert es schneller durch. Wenn das Boot zum Wandersegeln genutzt wird fällt der großzügige Stauraum unter Deck weg. Das Boot wird auch nicht schneller oder stabiler durch das Querschott. Daher wird er bei der nächsten Versammlung eine Änderung der Bauvorschrift vorschlagen, bei der das Vorschiff durch eine Öffnung zugänglich bleiben muss, um die Allroundeigenschaften unserer Boote zu erhalten.
Die H-Jolle ist immer noch die schnellste Jolle mit Ausnahme der Skiffs.

Um 20.00 wird die Versammlung beendet.

Tobias Bartels - Schriftführer
Düsseldorf 17.6.2013

Tobias Bartels

Kassenbericht der H-Jollen Vereinigung e.V.

		2012		2011	
		EUR	EUR	EUR	EUR
Deutsche H-Jollen Vereinigung e. V. Vom DSV anerkannte Klassenvereinigung					
Vermögensrechnung auf den 31. Dezember 2012					
AKTIVA					
Forderungen		394,00		154,00	
sonstige Vermögensgegenstände					
Barguthaben		13.952,00		13.405,65	
		<u>14.346,00</u>		<u>13.559,65</u>	
PASSIVA					
Kapital					
Stand 01. Januar		13.513,65		11.884,62	
Mehrvon		842,38		1.629,73	
Stand 31. Dezember		<u>14.356,03</u>		<u>13.514,35</u>	
Verbindlichkeiten		0,00		11,00	
Rechnungsbilanzposten passiv		0,00		39,00	
		<u>14.356,03</u>		<u>13.563,35</u>	

		2012		2011	
		EUR	EUR	EUR	EUR
Deutsche H-Jollen Vereinigung e. V. Vom DSV anerkannte Klassenvereinigung					
Einnahmen-Ausgaben-Rechnung für die Zeit vom 01. Januar bis 31. Dezember 2012					
Einnahmen					
Mitgliedsbeiträge		9.299,30		8.336,30	
sonstige Einnahmen		601,30		600,00	
erhaltene Steuern		19,87		45,16	
		<u>9.919,47</u>		<u>9.021,46</u>	
Ausgaben					
Messkosten		3.373,40		3.042,29	
Reisekosten Messen		3.373,40		3.042,29	
Kosten Verkäufer		1.802,32		2.008,40	
Porto Verkäufer		815,23		841,00	
Zuschüsse		1.700,78		1.899,84	
Spenden				0,00	
Abschreibung des Gelbfahrers		77,87		339,36	
Betriebskosten				67,00	
diverse Kosten		1.244,96		345,73	
		<u>9.007,26</u>		<u>8.647,41</u>	
Überschuss		<u>842,38</u>		<u>374,05</u>	

Rainer Berg

Info von unserem Schatzmeister

SEPA Basislastschrift / Einzugsermächtigung

Ab dem 01. Februar 2014 werden nationale Überweisungen und Lastschriften in der EU und einigen weiteren Staaten endgültig auf das einheitliche SEPA-Verfahren umgestellt.

- Was ändert sich für jeden einzelnen?
Für den privaten Bankkontoinhaber ändert sich nicht viel. Die bisher genutzte Kontonummer und Bankleitzahl wird durch die "IBAN" und die "BIC" ersetzt. Diese finden Sie bereits jetzt schon auf Ihrem Bankkontoauszug.
- Das bisher genutzte Einzugsermächtigungsverfahren (Lastschriftverfahren) wird durch das SEPA-Basislastschriftverfahren ersetzt. Wir als einziehender Verein haben bei der Bundesbank eine Gläubiger-Identifikationsnummer beantragt. Sie als Zahlungspflichtiger erteilen uns das "Mandat", weiterhin die Mitgliedsbeiträge, nun aber über das SEPA-Basislastschriftverfahren von Ihrem Bankkonto einzuziehen. Auf Ihrem Kontoauszug sind dann neben unserer Gläubiger ID-Nummer auch Ihre Mandatsnummer (Mitgliedsnummer) vermerkt.
- Die Erteilung des Mandates erfolgt dadurch, dass wir Ihnen das zukünftige Verfahren bestätigen. Von Ihnen benötigen wir lediglich die IBAN und BIC. Diese Informationen werden wir bald in einem separaten Schreiben von Ihnen anfordern bzw. die uns von Ihnen vorliegenden Daten bestätigen. Nachdem uns alle notwendigen Informationen von Ihnen zur Verfügung stehen, werden wir Ihnen das Mandat schriftlich bestätigen evtl. auch per E-Mail.
- Dieser Zeitpunkt ist für alle Selbstzahler die Möglichkeit, ebenfalls auf das SEPA-Basislastschriftverfahren umzustellen. Besondere Vorteile: 35 €, anstatt 39 € Mitgliedsbeitrag; keinen Gedanken mehr daran verschwenden, den Beitrag zahlen zu müssen; Arbeitserleichterung für die ehrenamtliche Tätigkeit. Also, einfach eine E-Mail an Rainer.Berg@H-Jolle.net senden. Alles Weitere leite ich dann in die Wege.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

15. Juli 2013
Rainer Berg
Schatzmeister

Robert Verspagen

Die H-Jolle auf der Boot Düsseldorf, 2013

Alle Jahre wieder war die KV der H-Jollen im Segelcenter auf der Boot Düsseldorf vertreten.

Auch wie in den Jahren davor hervorragend organisiert und souverän betreut von Claudia und Tobias Bartels.

Einige Wochen vorher hatte mich Tobias angerufen und gefragt, ob ich nicht Lust hätte meine kürzlich erworbenen H 2077 auf der Boot aus zustellen. Lust hatte ich schon, hatte das Boot aber zwischenzeitlich schon an Wilfried weiterverkauft, aber es stand noch bei unserem Verein in der Bootshalle. Kurze Rücksprache mit Wilfried und Ok, da die 2077 eh von Ludwigshafen nach Bad Zwischenahn überführt werden musste.

Also auf zur Boot und ein paar Tage Standdienst machen. Die Abfahrt in Richtung D'Dorf war allerdings etwas ungewohnt, da prima Wintersport Wetter.

Aufbau alles kein Problem, dank Tobias Organisation und Erfah-



rung ruck zuck fertig. Schnell noch Standplatz für WoMo am Rheinufer, in exklusiver Lage mit

Blick auf Rheinbrücke und Oberkassel, in Beschlag genommen und weiter zu Familie Bartels nach Oberkassel. Dort herzlich empfangen von Claudia. Reiner und Bettina waren auch schon da. Nach kleinem Imbiss Abflug mit dem ÖPNV in die Düsseldorfer Altstadt. Dort noch Dieter und Frau getroffen und einen Zug durch die Kneipen gestartet. Immer wieder ein Erlebnis und sehr zu empfehlen. Der Tag danach, falls man den noch erleben darf, hat es allerdings in sich.

Auf dem Bild sieht man die etwas mitgenommen Crew bei der Arbeit.



Bedingt durch das winterliche Wetter war der Andrang am ersten Wochenende etwas verhalten, an unserem Stand hatte ich aber allerdings nicht den Eindruck weniger Besucher. Im Gegenteil, es kamen doch recht viele junge und ältere Segler vorbei, die sich für die H-Jolle interessierten oder selber mal früher eine gesegelt hatten.

Natürlich ist der Stand Anlaufpunkt für alle Mitglieder und



Freunde der H-Jollen KV und war zumindest an den Tagen die ich überschauen kann, also von Samstag bis Dienstag gut besucht. Denke eine aktive Beteiligung an der Messe in Form eines Standes ist für unsere Bootsklasse eine wichtige Image und PR-Maßnahme und sollte auch in Zukunft genutzt werden

Grüße an alle H-Jollis

Robert H-2048



Ditmar Meusel und Thorsten Gaubisch

Reviernachrichten vom Steinhuder Meer

Am 2. Februar 2013 war ein kleines Revier-Wintertreffen in Steinhude angesagt, zu dem auch einige H-Jollen-Freunde aus Hamburg angereist waren. Nach einem winterlichen Spaziergang durch Steinhude erwartet uns beim Hannoverschen Yachtclub ein leckeres Enten-Essen, zu dem sich dann noch einige weitere H-Jollen-SeglerInnen gesellten. Clubwirt Ralf Kramer hatte sich wieder mächtig ins Zeug gelegt und die kulinarischen Erwartungen der 20 anwesenden Segler und Seglerinnen weit übertroffen. Es wurde ein gemütlicher Abend, der zwischen dem ein oder anderen Bier genügend Zeit für einen Klön-Schnack ließ.

In der Segelsaison 2013 haben wir zwei Termine für euch in Vorbereitung:

Sonntag, den 09. Juni 2013:

Reviertreffen mit gemütlicher Segelrunde auf dem Steinhuder Meer, Treffpunkt ist am Steg des Hannoverschen Yachtclubs um 14:00 Uhr

Samstag, den 14. September 2013:

Clubregatta nach Yardstick beim Segelclub Luerßen-Diek, Start 11:30 Uhr, Meldung und weitere Informationen bitte direkt über die Website www.sclld-steinhude.de

Wir freuen uns, euch zu sehen und wünschen euch eine schöne Segelsaison am Steinhuder Meer!

H-Jollen Wanderfahrt 2012 in Schweden
aus dem Tagebuch von Eric Lilienström



Der Bråviken bei Nävekvärn

Die H-Jollenvereinigung veranstaltet jährlich unter der Leitung von Ditmar Meusel eine Jollenwanderfahrt. Das diesjährige Segelgebiet war die Schärenlandschaft südlich von Stockholm. Treffpunkt war der Fährterminal in Travemünde. Die Nachtfähre brachte uns nach Malmö, von wo wir mit unseren Trailergespanssen nach Nävekvärn am Bråviken- 70 km südlich von Stockholm- fuhren. Am nächsten Tag wurden die Boote zu Wasser gebracht, aufgeriggt und mit Proviant, Kochgeschirr, Campingausrüstung und Trinkwasser beladen. Auf den von uns besuchten Inseln gab weder Wasser noch Strom.



Trailerfahrt nach Nävekvärn



Ankunft in Nävekvärn



Die Boote sind zu Wasser



Commodore Ditmar

Die Mannschaften:

- H-709 Excalibur: Ditmar Meusel und Rainer Huke/Bendic Ritt
- H-790 Antik: Jörg Meier und Hartmut Kamp
- M-10 Berlin Bill: Manfred Möller und Michael Süß
- R-1357 Popeye: Regina Lange und Manfred Brückner
- P-200 Veritas: Alfred Herkenrath und Erik Lilienström

Do. 26.07 Nävekvärn-Fågelskär (17,3 sm)

Endlich um 13.30 war es soweit. Die M-Jolle Berlin Bill und die beiden H-Jollen Excalibur und Antik, gefolgt von den beiden Jollenkreuzern Popeye und Veritas, verließen den Hafen von Nävekvärn. Das Wetter war sonnig und heiß. Der Wind wehte aus SW mit 3bft. In der ersten Stunde konnten wir einen Kurs von ca. 100° halten. Schon bald verschwand Nävekvärn und der Leuchtturm Hargökalv kam in Sicht. Wir hielten den alten Kurs bei und verließen das Fahrwasser. Vor uns tauchten die ersten Felsen knapp über der Wasseroberfläche auf. An Backbord war eine Schaumkrone wiederholt an gleicher Stelle zu sehen, die

sicherlich auf einen Stein knapp unter der Wasseroberfläche hindeutete. Noch während wir die Stelle beobachtend zu umfahren versuchten, hörten wir ein schleifendes Geräusch vom Rumpf des Schiffes. Hastig zog ich das Schwert ein Stück hoch. Sofort kehrte die gewohnte Stille wieder ein. Das war die erste gefürchtete Grundberührung, die zum Glück keinen Schaden hinterlassen hat. Schuld war sicher meine etwas nachlässige Navigation und das anfänglich schwierige Zurechtfinden in den Seekarten mit den zahllosen Inselchen, Felskluppen und Steinen besonders beim Verlassen des Fahrwassers. Schon bald geboten es die Windverhältnisse, in das betonnte Fahrwasser zurückzusegeln, wo wir einen Kurs von ca. 80° in

Richtung Oxelösund steuerten. Von dort ging es weiter durch eine schmale Fahrrinne. Nach 17,3 sm erreichten wir schließlich um 19.30 die Insel Fågelskär.



Der Hafen von Nävekvärn

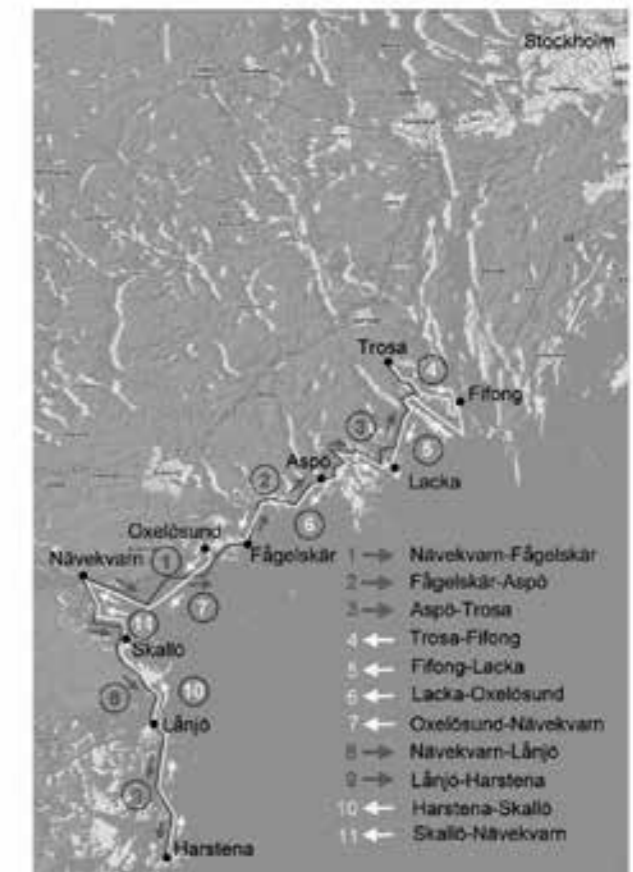
In einer windgeschützten Bucht legten wir an. Zuerst die M- und H-Jollen, dann die Jollenkreuzer Popeye und Veritas. Nachdem der Heckanker geworfen war, trieben wir langsam auf einen schmalen Steg zu, wo uns bereits helfende Hände in Empfang nahmen. Während die Mannschaften der H- Jollen ihre Zelte und das Gemeinschaftszelt auf steinigem und teils mit Moos bedecktem Untergrund aufbauten, machten Alfred und ich einen kleinen Streifzug über das Inselchen. Wir waren beeindruckt von der zerklüfteten Schärenlandschaft. Zurück am Zeltplatz waren Manfred M. und Michael dabei Pfannkuchen zu backen, die ich dann an die Hungrigen im Zelt verteilen durfte. Bei reichlich Bier wurde wie am Vorabend in Nävekvärn viel geschnackt bis uns die Müdigkeit überfiel.



Ankerbucht auf Fågelskär

Fr. 27.07 Fågelskär-Aspö (11,9 sm)

Das Wetter war wie am Vortag sonnig und heiß, am Nachmittag zeigte sich der Himmel leicht bewölkt. Der Wind blies mit 4 bft aus NO, später mehr aus NNO, genau aus der Richtung in die wir segeln mussten, um die Halbinsel Aspö zu erreichen. Daher war ausgiebiges Kreuzen angesagt. Um 12.15 setzte sich unsere Flottille in Bewegung. Zuerst durch unbetontes Wasser, dann entlang des Fahrwassers zwischen den Inseln Risö und Langö. Von dort in nordöstlicher Richtung bis Skepna, wo das Fahrwasser in südöstlicher Richtung abknickt und später auf eine kleine Öffnung zwischen den Inseln Aspö und Krampö zu läuft. Auf diese Öffnung - Stendörren genannt - kreuzten wir konzentriert zu unter Beachtung der zickzackförmigen engen Tonnenlage und der herausragenden Steine. In der Durchfahrt selbst herrschte jedoch zu diesem Zeitpunkt nahezu Flaute, so dass wir zahlreiche Schläge machen mussten.



Darstellung der Tagesabschnitte

Als wir diese nach einer halben Stunde endlich passiert hatten, kamen uns Michael und Manfred M. entgegen, die stets mit ihrer M10-Jolle allen voraus an der Spitze segelten. Sie wollten wissen, wo die anderen geblieben waren. Als wir auch keine hinreichende Auskunft geben konnten, segelten beide Boote durch die gerade erkämpfte Durchfahrt zurück. Nach kurzer Fahrt sahen wir Ditmar, den Kommandanten unseres Geschwaders, in einer Bucht auf einem Felsen stehend. Er winkte uns zu. Um 16.15 legten auch wir vor Heckanker an diesem Felsen an und setzten mehrere Springleinen, um ein seitliches Abdriften zu verhindern. Während einige

noch mit dem Aufbau ihrer Zelte beschäftigt waren, bereitete Ditmar das Abendessen vor: Nudeln in Speck gebacken und Würstchen; das Ganze mit Majoran verfeinert.



Manfred und Michael auf „Berlin Bill“

Beim gemütlichen Beisammensein im Zelt äußerte sich Hartmut später zutreffend zur Navigation mit Karten: „Die Schären sind wunderschön anzusehen, aber beim Navigieren sehen sie alle gleich aus.“

Sa. 28.07 Aspö-Trosa (17,7 sm)

Der Himmel war grau bedeckt, erst um 12.00 brach die Sonne stellenweise durch. Mit östlichen Winden um 2-3 bft verließen wir um 12.15 Aspö. Ziel war das nord-östlich liegende Städtchen Trosa. Zunächst mussten wir wieder die Enge bei Stendörren passieren. Diesmal kamen wir raumschots - zwar wieder abgebremst, aber zügig - hindurch. Dann konnten wir lange Zeit einen Kurs von 45° halten. Erst hinter Sävö knickte das



Halbinsel Aspö

Fahrwasser um 90° in südöstliche Richtung ab, so dass wir durch eine Enge hinter der Insel kräftig kreuzen mussten. Wir segelten auf ein Leuchtfeuer auf der Insel Trätbådan zu. Von hier kreuzten wir in nördlicher Richtung entlang einer Inselgruppe, die wir an Backbord liegen ließen. Am Ende der Inselgruppe steuerten wir dann unter einem Kurs von 45° auf engeres Gewässer zu, welches wir bis zur Insel Bokö-Oxnö durchkreuzten. Von hier konnten wir, da der Wind auf SO gedreht hatte, das Vorsegel ausbaumen

und Schmetterling fahren Um 16.30 fanden wir einen Liegeplatz im Stadthafen. Wir beschlossen, nicht zu kochen. Stattdessen bummelten wir durch Trosa und nahmen auf dem Rückweg 10 große Pizzen mit. Diese genossen wir im Gemeinschaftszelt, das wir wie auch



Ditmar und Rainer hart am Wind

die anderen Zelte am Rande der Parkwiese aufgebaut hatten. Als es schon dunkel war, bummelten wir durch den Yachthafen auf der anderen Seite des Flüsschens. Laute Musik dröhnte uns entgegen. Unsere Befürchtungen, eine unruhige Nacht zu erleben, trafen auch prompt zu. Erst gegen 3.00 Uhr kehrte Ruhe ein.

So. 29.07 Trosa-Fifong (6,9 sm)

Trosa selbst ist ein nettes Fleckchen. Der große Yachthafen mit seinem Rummel dagegen lädt nicht zum

Verweilen ein, wenn man wie wir eher die Stille der Schären erleben möchte. Als um 13.40 unsere Flottille den Hafen verließ, voran die M- und H- Jollen unter Segel, wurden wir über Lautsprecher von zwei Sängern mit instrumentaler Begleitung mit dem Lied „I am sailing ..“ und anschließend auf deutsch mit „Auf Wiedersehen..“ verabschiedet. Dies zog natürlich die Aufmerksamkeit der an der Hafenummauer stehenden Menschen auf unsere schönen Holzboote. Nicht nur hier sondern auch in anderen Häfen wurden diese bewundert und wir wurden von Interessierten immer wieder über Details befragt. Ausführliche Auskunft konnte dann stets Michael geben, der vier Jahre in Schweden gelebt hatte und die Landessprache gut beherrschte. Er war unser Dolmetscher schlechthin. Das eigentliche Ziel Landsort auf Öja musste heute wegen des Schwachwindes aufgegeben werden.

Der Himmel war bedeckt. Ein achterlicher Westwind

von 2 bft trieb uns nahezu direkt auf die Insel Fifong zu.

Die Hafeneinfahrt am südlichen Ende der Insel war von Westen kommend mit zahlreichen Über- und Unterwassersteinen übersät.



Antik und Popeye auf Vorwindkurs

Die H-Jolle Excalibur und die M10-Jolle wagten diese Fahrt mit GPS-Unterstützung mit Erfolg. Die übrigen Boote umsegelten weiträumig die steinige Südspitze der Insel und erreichten die Hafeneinfahrt sicher von Osten her. Die völlig geschützt liegende Bucht bot einen wunderschönen Anblick. Um 17.00 machten wir fest. Wie groß war unsere Über-raschung, als wir auf den breiten Stegen Tische und Bänke erblickten, an denen wir bequem unser erstes Bier an diesem Tage zu uns nahmen. Die beiden Jollenkreuzer, die den größten Teil der Gemeinschafts-ausrüstung mitführten, wurden entladen. Während der eine oder andere noch mit dem Auftuchen der Segel oder sonstigen Bordtätigkeiten beschäftigt war, trugen fleißige Hände die Proviant- und Besteckkisten, Stühle, Klapp-tische, das große Zelt, die Flasche mit dem Propangas samt Brenner, Wasserbehälter und Koch-töpfen auf eine baumumstandene Wiese, wo alles auf-gebaut wurde.

Ich machte mit Rainer, der stets unternehmungslustig war, eine kleine Wanderung über die Insel, die unter Naturschutz steht. Zunächst führte der Weg zu einem Clubhaus, welches einem schwedischen Yachtclub gehört. Die Tür, an der ein Schild mit der Aufschrift



Ankunft in Fifong

„Willkommen“ hing, war nicht abgeschlossen, so dass wir uns erlaubten einen Blick in die gute Stube zu werfen. Auf dem Tisch lag ein Gästebuch, in das man

sich eintragen konnte. Neben dem Gebäude stand eine alte Pumpe. Die vielen Jugendboote am Hafen deuteten darauf hin, dass hier wohl auch Jugendfreizeiten durchgeführt werden. Einige hundert Meter weiter stießen wir auf eine große Scheune. Davor stand ein alter Traktor. Ein Relikt aus alter Zeit, das langsam ungebraucht dahin rostete.



Bucht auf Fifong

Um 19.00 kehrten wir pünktlich zum Essen zurück. Nach dem Essen holte Manfred B. einen Korb voller Getränke von seinem 20er-Jollenkreuzer. Seine Vorratskammern an Lebensmitteln und Getränken schienen unerschöpflich zu sein. Auch an den anderen Tagen schleppte er unaufhörlich Bierfässchen, Getränke, Knabbergebäck und mehr heran. Regina half ihm dabei. Es wurde viel in allen Richtungen diskutiert. Als es später anfang, heftig zu regnen, wollte niemand das „Partyzelt“ verlassen. Stattdessen griff man verstärkt auf Manfreds Getränkeangebot zurück. Regina und Manfred B., die immer noch einen ziemlich klaren Kopf bewahrt hatten, halfen uns mit der Taschenlampe den Weg zum Steg und über den Steg zu finden.

Mo. 30.07 Fifong-Lacka (18,3 sm)

Blauer Himmel, strahlende Sonne. Es war heiß. Eigentlich war es schade, die Insel mit ihren gepflegten Anlagen schon zu verlassen. Das Ziel Landsort auf Öja musste endgültig aufgegeben werden, da der Wind mit 4-5 bft, später stärker werdend aus SW wehte. Es wurde befürchtet, dass die Wellen außerhalb der Schären zu hoch sein könnten und bei weiterem Anhalten der Wetterlage auch eine termingerechte Rückkehr nicht möglich wäre. Daher sollte die Fahrt nach Lacka gehen. Um 12.30 legten wir ab und steuerten mit einem Kurs von nahezu 100° die Südspitze der großen und langen Insel Askö an. An der Südspitze der Insel angekommen, wurde das Wasser offener, die Wellen höher und der Wind stärker. Die Führungsboote Excalibur mit Ditmar und Rainer sowie Berlin Bill mit Manfred M. und Michael änderten daher ihren Kurs und segelten an der Ostseite der Insel Askö zurück, um durch eine Enge im Norden der Insel in geschütztere Gewässer zu gelangen.

Hartmut und Jörg waren zunächst irritiert, folgten dann aber Popeye mit Manfred B. und Regina, welche auch ihren Kurs änderten. Auch die Veritas folgte Popeye. Hartmut machte später an Land hierzu die Bemerkung: „Wir sind einfach hinterher gefahren, Popeye fährt immer richtig“. Diese Aussage hatte während des ganzen Törns auch seine Gültigkeit. An der Meerenge angekommen navigierte Ditmar seine Excalibur sicher zwischen die dort zahlreich liegenden Felsbrocken über und unter Wasser. Obwohl wir ihm ziemlich genau folgten, trafen wir einen Stein, jedoch ohne Schaden zu nehmen. An den übrigen dort liegenden Steinen kamen wir ohne aufzusetzen vorbei. Hinter der Enge stieß die M10-Jolle außerhalb des Fahrwassers gegen einen Stein, wobei die Leine am Ruderblatt riss. An einem



Anlegesteg auf Lacka

nahe gelegenen Steg konnte diese jedoch schnell erneuert werden. Auch zwischen den Inseln wehte der Wind noch kräftig und manche Böe musste ausgefahren werden. Wir segelten in südlicher Richtung, dem Fahrwasser folgend an einer Inselkette entlang, die uns noch von der Fahrt nach Trosa bekannt war. Westlich vom Leuchtturm Träbådan verließen wir das Fahrwasser und kreuzten direkt auf Lacka zu. Jörg wollte wegen der Krängung nicht so hoch an der Windkante segeln. Die Antik fiel daher immer mehr zurück. Hartmut befürchtete, so berichtete er später, den Sichtkontakt zu den anderen Schiffen zu verlieren, besonders, wenn sich kleinere Inseln kurzzeitig dazwischen schoben. Es war nämlich ausgemacht, stets in Sichtweite der anderen Boote zu segeln, damit im Notfall schnell geholfen werden konnte. Um 17.45 war endlich Lacka nach 18,3 sm erreicht. Die offenen Jollen machten zuerst an dem übermäßig hohen Anleger fest. Popeye und Veritas motorten noch eine halbe Stunde vor Lacka herum auf der vergeblichen Suche nach einem besseren Liegeplatz. Endlich lagen auch die beiden Jollenkreuzer vor Heckanker und an dem hohen Steg fest. Die drei übrigen Jollen wurden an eine windgeschützte Stelle verholt. Unsere kleine Zeltstadt wurde ca. 300 m landeinwärts am Rande eines kleinen Ackers aufgebaut. Manfred M. kreierte Nudeln mit Tomatensauce, Oliven und Würstchen. Von der

anstrengenden Fahrt müde verzogen sich alle frühzeitig in ihre Zelte, bzw. Kojen.

Di. 31.07 Ruhetag auf Lacka

Die Sonne strahlte vom blauen Himmel, nur ab und zu zogen Wolken vorbei. Die Wettervorhersage kündigte gegen Mittag Wind aus SW mit 4-5 bft in Böen 6-7 bft an, Tendenz zunehmend. Daher beschlossen wir auf der Insel zu bleiben und legten einen Ruhetag ein. Während die anderen an ihren Booten werkten, unternahm ich am Vormittag einen Spaziergang zum nahe gelegenen Aussichtsturm. Von hier hatte ich einen guten Rundblick über die Schärenlandschaft. Ich machte ein paar Fotos und kehrte zu den Booten zurück. Manfred M., der viel

von Holzbooten und deren funktionale Ausrüstung verstand und besonders als Experte für M-Jollen gilt, war gerade damit beschäftigt, Jörgs sehr gepflegte H-Jolle auf Wunsch von Hartmut mit Festmacherklemmen für die Vorschot zu versehen. Jörg, neben den ich mich setzte, beobachtete das Geschehen nicht gerade mit Begeisterung, gab sich aber wie immer gelassen. Dennoch äußerte er, dass er seine Antik eigentlich lieber in ihrem Ursprungszustand belassen möchte, zumal bei früheren Wanderfahrten ja auch keine Festmacherklemmen notwendig waren.

Später unternahmen Michael und Hartmut einen Streifzug zur südwestlichen Küste der Insel. Ich schloss mich an. Während Michael ein erfrischendes Bad nahm, fotografierten Hartmut und ich Blumen, Felsen, Brandungswellen und uns gegenseitig selbst.

Vor dem Essen um 17.00 Uhr machte ich mit Michael noch einen kleinen Abstecher zu den Klippen auf der anderen Seite der Insel. Währenddessen schälten Regina und Manfred B. fleißig Kartoffeln und jede Menge



Blick vom Aussichtsturm über die Schärenlandschaft

Zwiebeln. Mit Fleisch und Anderem vermischt ergab sich daraus ein leckerer Labskaus, zu dem später Spiegeleier, Gurken, Rote Beete und saurer Hering gereicht wurden.

Mi. 01.08 Lacka-Oxelösund (27,3 sm)

Es war wieder sonnig und heiß. Der Wind blies aus SW mit 4 bft und in Böen auch mal stärker. Wir wollten nach Nävekvärn zurück, weil Regina und Manfred B.



Excalibur mit Sturmsegel

uns vorzeitig verlassen mussten. Das gleiche galt auch für Rainer. Ziel war daher zu-nächst das am Wege liegende Oxelösund. Um 10.15 legten wir ab und segelten zuerst in nord-westlicher Richtung bis wir wieder auf das Fahrwasser trafen, dass wir auf der Hinfahrt nach Trosa benutzten. Ab hier kam der Wind von vorne. Wir mussten daher bis Oxelösund vorwiegend kreuzen. Nach Passieren der Engstelle bei Källvik wurde die Wasserfläche breiter und der Wind nahm zu. Wir kreuzten in langen Schlägen und saßen bei Böen auf der hohen Kante. Hinter Stendörren wurde das Fahrwasser wieder enger und die Fahrt ruhiger. Alfred nahm trotz meiner Warnung eine rote Tonne an der falschen Seite und streifte genau den einzigen dort liegenden Stein. Vor Oxelösund verließen wir das Fahrwasser und nahmen eine betonnte Abkürzung dicht unter Land. So gelangten wir direkt in den Yachthafen neben dem Fischereihafen der Stadt und legten um 18.30 nach 27,3 sm an. Oxelösund stellte sich schon von weitem als Industriestadt mit Krananlagen und Fabrikationsstätten der Stahlindustrie dar. Nach dieser langen Fahrt wollte niemand kochen und auch nicht das Gemeinschaftszelt aufbauen. Wir beschlossen daher, im „Sjökrog“ an der Hafeneinfahrt ein-zukehren. Der Weg dorthin führte weit-läufig um den ganzen Hafen herum. Für durchschnittlich 200 Sek wurde ein leckeres, wenngleich nicht üppiges Essen aufgetragen, Heilbutt, Schweine geschnetztes mit Pilzen oder auch Vegetarisches. Am Steg zurück ließen wir uns auf eine Steinmauer nieder. Wir tranken Bier und „Fantabowle“ aus Manfreds unerschöpflichem Vorrat. Noch ein letzter Absacker und alle fielen in ihre Zelte oder Kojen.

Do. 02.08 Oxelösund-Nävekvärn (12,5 sm)

Nach dem Duschen - der Weg führte wieder um den ganzen Hafen herum - wurde provisorisch an der Steinmauer am Steg gefrühstückt. Die Brotreserven gingen zu Ende, so dass wir auf Knäckebrot und ähnlich

getrockneten Getreideprodukten zurückgreifen mussten. Für das Müsli hatte Michael am Vorabend im Sjökrog noch eine Tüte Milch erstanden. Seine Schwedischkenntnisse führten immer wieder zu guten Ergebnissen und freundlichen Kontakten mit der Bevölkerung.

Es war sonnig und leicht bewölkt. Der Wind blies leicht mit 2-3 bft aus SSW. Um 12.30 verließen wir den Yachthafen bei Oxelösund und erreichten bald die Klippen von Femörehuvid, der südlichen Landspitze vom Oxelösund. Der Wind und die Strömung drückten die Veritas so stark auf die Klippen zu, dass Alfred den Außenbordmotor anwerfen musste, was zunächst nicht gelang. Den Klippen schon bedenklich nahe fuhren wir uns dann doch noch frei auf das offene Wasser. Wir segelten weiter mit halbem Wind. Später fiel der Wind achterlicher ein, so dass wir das letzte Stück bis Nävekvärn unter Schmetterling erreichten. Um 15.30 empfing uns im Hafen Manfred M., der schon vorgesegelt war, mit Fisch- und Käsebrötchen, die dankbar entgegengenommen wurden.

Regina und Manfred B. waren den Rest des Tages mit den Vorbereitungen ihrer Abreise beschäftigt.

Zum Abendessen gab es Spaghetti mit Tomatensauce und Thunfisch von Alfred und Manfred M. kreierte.



Leuchtturm auf den Klippen von Femörehuvid

Fr. 03.08 Ruhetag in Nävekvärn

In der Nacht hatte es kräftig geregnet. Um 7.00 war es bewölkt und dunstig. Da Rainer uns am morgigen Abend verlassen musste und Ditmars neuer Vorschoter auch erst in der nächsten Nacht in Stavka (einem Flugplatz südlich von Stockholm) einfliegen würde, legten wir einen Ruhetag ein. Wir machten einen Rundgang über die dem Hafen von Nävekvärn vorgelagerte Insel, die über eine lange Brücke erreichbar ist. Hier gibt es mehrere Grill- und Badestellen. Nävekvärn diente früher als Umschlagsplatz für den Bräviken, der sich weit ins Land hineinzieht. Es wurde Kupfer- und Eisenerz abgebaut und verarbeitet. Es gab Schmieden und Vorrichtungen zum Bohren von Kanonenrohren. Heute ist es mit seinem Hafen und Campingplatz und der Nähe zu Stockholm touristisch

interessant.

Am Abend kochte Rainer für uns Labskaus mit Sauerkraut und Ei.

Sa. 04.08 Freier Segeltag

Es wurde ein freier Segeltag eingelegt. Die Mannschaften der Boote konnten tauschen und so die anderen Boote kennenlernen. Michael und Manfred M. nahmen Hartmut auf ihrer M10-Jolle mit. Alfred nahm Ditmar auf seinem 15er-Jollenkreuzer mit. Der Törn begann um 14.00 und führte in den breiten Bråviken, der sich weit



Popeye im Slippwagen

in das Festland erstreckt. Jörg und ich machten sich einen gemütlichen Nachmittag. Regina und Manfred B. waren immer noch mit Aufräumarbeiten in ihrem Boot beschäftigt. Um 17.00 verabschiedete sich Rainer und wurde von Regina und Manfred B. zum Flugplatz gefahren. Gegen 18.00 kehrte die M10-Jolle zurück. Sie



Der nächste Tagestörn wird geplant

hatten ca.16 sm gesegelt. Die Veritas war noch unterwegs. Michael und ich gingen zum Supermarkt im Dorf um Utensilien für das Abendessen zu kaufen. Aber dieser hatte bereits geschlossen. Daher mussten wir uns

mit Pellkartoffeln und Dosenerbsen, Gurken und Rote Beete begnügen. Später holte Manfred M. mit Manfred B. seinen Sohn Bendic von Flugplatz ab. Gegen 22.30 waren sie zurück. Nach einem ausgiebigen Begrüßungstrunk mit Ditmars neuem Vorschoter zogen sich alle in ihre Schlafstätten zurück.

So. 05.08 Nävekvarn-Lånjöö (19,5 sm)

Um 8.00 am Morgen herrschte Windstille. Später frischte der Wind auf. Wir legten um 12.45 ab und durchquerten mit halbem Wind aus SSW den Bråviken. Dort trafen wir auf das Fahrwasser, das uns in Richtung SSO durch den Arkösund führte. Der Wind blies nun mit 3 bft. Vor der Insel Hästö in der Mitte des Sundes sammelten wir uns, um die restliche Strecke dicht beisammen zu segeln. Am Ende des Sundes folgten wir zunächst weiter dem Fahrwasser, das nun in Richtung SSW verlief. Schon bald verließen wir es wieder und steuerten mit Kurs 160° die Insel Lånjöö an, wo wir nach 19,5 sm um 18.30 in einer felsigen Bucht anlegten. Nach dem Anlegen stellten wir fest, dass ein geeigneter Zeltplatz auf der anderen Seite der etwa 30 Meter breiten Bucht lag. Da der Fußweg um die Bucht sehr beschwerlich sein würde, entschlossen wir uns, die Boote paddelnd auf die andere Seite zu holen. Es folgte der übliche Zeltaufbau. Diesmal



Frühstück auf Lånjöö

mussten aber die Sachen auf einen höher liegenden Felsen transportiert werden, was einige Mühe kostete. Nach dem Essen waren wir müde und gingen früh schlafen.

Mo. 06.08 Lånjöö-Harstena (12,7 sm) Der Himmel war bewölkt, die Luft war warm. Der Wind blies mit 3 bft aus NO. Um 12.30 legten wir ab und durchquerten in südlicher Richtung ein felsiges und steiniges Gebiet. Fast die ganze Strecke segelten wir raumschots auf Steuerbordbug. Bei Adkobb, einer kleinen Insel mit Leuchtturm trafen wir wieder auf das Fahrwasser, das hier in südlicher Richtung verläuft. Aber schon bald verließen wir es in südöstlicher Richtung und steuerten durch steiniges Gebiet den Hafen von Harstena an. Um 18.00 legten wir vor Heckanker an einem Schuppen mit Steg an. Nachdem die Boote klar gemacht waren, kletterten wir über eine etwas schräg liegende Felsplatte auf die ein paar Meter höher liegende Dorfstraße. Ein paar Schritte weiter zeigte ein Wegweiser auf drei um 90° versetzte Ziele, Restaurant, Rökfisk, und Bageri. Wir wählten das zweite und erreichten bereits beim Überqueren der einzigen Dorfstraße - ein besserer Feldweg - unser Ziel. Wir bestellten Kaffee und Kuchen und verweilten eine Zeit lang auf der Terrasse, die mit einem Vorsegel teilweise überspannt war. Dann begann die Suche nach einem geeigneten Zeltplatz, der auch bald gefunden war. Einige kletterten auf eine Felskuppe, von der man einen weiten Blick über die Schärenlandschaft, aber auch über das idyllisch gelegene Dorf hatte. Am Abend besuchten wir das nahe gelegene Restaurant Loftet, wo Michael bereits bei unserer Ankunft einen Tisch für 8 Personen reservieren ließ. Ein kleines einfaches Restaurant im ersten Stock über einem Bootsschuppen, in dem so eine Art Wassertaxi untergebracht war. Nach einem



Die Veritas auf Vorwindkurs

hervorragenden Essen schlenderten wir zu unseren



Blick von Harstena in die Bucht Birkenh

Booten, um Getränke und Gläser zu holen. An einer Feuerstelle in dem kleinen Hafen ließen wir uns zum Trinken und Plaudern nieder. So gegen 23.00, als nur noch Ditmar und ich übrig geblieben waren, tauchte von den Schiffen am Anleger eine Gestalt auf, die einen leicht angetrunkenen Eindruck machte. Es war ein Mann, der geradewegs auf uns zukam. Er sprach uns in Schwedisch an. Als er merkte, dass wir ihn nicht verstanden wechselte er zu Englisch. Über die Schärenlandschaft sprechend äußerte er „I like these fucking stones“. Da hatte er wohl recht. Auch wir hatten uns für diese Steinwelt begeistert und manchmal über die kleinen Felsen unter Wasser geflücht.

Di. 07.08 Harstena-Skallöö (19,6 sm)

Am Morgen gingen wir über die einzige Straße in das wenig entfernte Dorf in Richtung der Bäckerei. In der Mitte des Dorfes lag eine große Wiese, auf der eine Handpumpe stand. Auf dem Rückweg kamen wir an einem Schuppen vorbei, an dem nun zwei Türen offen standen. Es war die Poststelle von Harstena. Im Winter sollen auf der ehemaligen Robbenfängerinsel nur noch 2 Häuser bewohnt sein.

Der Himmel war bewölkt. Der Wind wehte aus SW auf W drehend mit 3 bft, später stärker werdend mit Böen von 5 bft und mehr. Daher banden wir vorsichtshalber ein Reff ein. Wir legten um 11.30 ab und segelten zuerst den gleichen Weg zurück bis zum Fahrwasser, welches wir erst nach Passieren des Arkösundes nach Osten wie-der verlassen würden. Wir segelten zu-nächst raum-schots auf Back-bordbug. Später bei achterlichem Wind auch Schmetterling mit ausgebaumter Fock. Am frühen Nachmittag baute sich schräg hinter uns an Backbord eine dunkle Regenfront auf, die langsam näher kam. Zunächst sah es so aus, als würde sie hinter uns vorbeiziehen. Doch dann begann es plötzlich in Strömen zu regnen und wir befanden uns in einem heftigen Sturmgebiet mit kräftigen Böen. Die vorausfahrenden Boote waren durch den dichten Regen

und dem aufsteigenden Dunst nicht mehr zu sehen. Alfred meisterte die Situation, indem er im richtigen Moment kurzfristig in den Wind schoss und damit den Druck aus den Segeln nahm. Nach knapp 10 Minuten war alles vorbei und wir sahen wieder die anderen Boote vor uns. Die M10-Jolle, die weit voraus segelte, blieb offensichtlich von dieser Regenfront verschont. Ich baumte das Vorsegel aus und setzte mich vorne auf den Bug, wodurch wir schneller wurden. Meine nasse Kleidung trocknete dort in der nun wieder strahlenden Sonne schnell. Im Arkösund traf uns eine zweite Sturmfront. Diesmal regnete es kaum, dafür waren die Böen umso heftiger und schlugen aus verschiedenen Richtungen auf uns ein, so dass nur schwer erkennbar war, auf welchem Bug das Boot zum Aufschießen zu steuern war. Hinter dem Arkösund segelten wir in östlicher Richtung auf die Insel Skallö zu. Wir machten zunächst bei einem Schilfgebiet fest. Nicht nur wegen der vielen Mücken, sondern auch wegen des fehlenden Zeltplatzes verließen wir diese Stelle aber wieder und legten an einem flachen Felsen an. Um 16.30 lagen alle Jollen mit Heckanker vor der Felsplatte. Michael und Manfred M. beglückten uns am Abend mit Pfannkuchen, 3 Stück für jeden, wer wollte auch mehr. Nach dem Essen wurde wie immer bei Bier heftig über alles Mögliche geklönt.

Mi. 08.08 Skallö-Nävekvärn (7,4 sm)

Der Himmel war bedeckt. Um 11.00 herrschte nahezu Windstille. Als dann kurz darauf doch ein schwacher Wind von 2 bft aus SW aufzog, verließen wir die Insel

und segelten vorwiegend mit achterlichem Wind über das betonnte Fahrwasser, das in Richtung Nävekvärn führt. Als wir bereits den Hafen von Nävekvärn von weitem sahen, segelten wir auf die Insel Hargökalv mit ihrem Leuchtturm zu, um die in Richtung Nävekvärn liegenden Steine und Inselchen zu umfahren, aber auch, weil wir auf diesem Kurs bei dem schwächer gewordenen Wind schneller vorankamen. Am Leuchtturm angekommen mussten wir das letzte Stückchen kreuzen.

Bei den ersten Schlägen, obwohl sie reichlich lang waren, stellten wir fest, dass wir kaum vorankamen. Auch die Boote, die einen kürzeren Weg gefunden hatten, kreuzten immer noch ohne großen Fortschritt vor der Hafeneinfahrt. Nach ca. 1 Std. warfen wir kurz vor 16.00 den Außenbordmotor an, da unser Boot bereits um 17.00 mit einem Slippkran aus dem Wasser gehoben werden sollte. Kurz nach 16.00 legten wir an und beeilten uns mit dem Abschlagen der Segel, dem Entladen der Gemeinschaftsutensilien und anderen notwendigen Vorbereitungen.

Zum Abendessen bescherte uns Hartmut Reis mit chili con carne. Wir verkrochen uns früh zum Schlafen in unsere Kojen, weil am nächsten Morgen die Rückreise nach Malmö um 10.00 starten sollte.

von Erik Lilienström



Im Fahrwasser zurück nach Nävekvärn

Urs Rusch

Rettich Cup 7./ 8.Juli 2012



Und wieder einmal fahren wir heim, rund um die Insel Reichenau herrschen schon fast mediterrane Verhältnisse: Schöner Wind mit guten 3 Beaufort und ordentlich Sonne. Doch die Regatten sind vorbei und so müssen wir eben wieder nach Hause, mit Gemüse und einem schönem Seglerwochenende im Gepäck.

Doch das musste verdient werden. Anders als in anderen Jahren war diesmal am Samstag kaum Wind auszumachen, für Sonntag wurde zumindest mehr erwartet. Von den H-Jollen waren die üblichen Verdächtigen am Start: 2066 vom Thunersee mit Hausi und Rossi, 2035 vom Zürichsee mit Markus und Philipp, 2082 mit Ronald und Ralf sowie 852 mir Urs und Jörg, letztere beide aus dem Zürcher Oberland. Claudine, vor kurzem unterm Messer, nahm die Trainer-

position auf dem Steg inne und so starteten wir am Samstagnachmittag zur ersten Wettfahrt zusammen mit 17 weiteren Jollen. Jeder hatte so sein Überlegungen zum Wind und es wurde auf der ganzen Breite der Startlinie gestartet, wobei Markus und Philipp beim Fass am besten wegkamen. Doch bei der Luvtonne zeigte sich, das Geduld und Kurs unter Land mehr Wert waren. Die 4 Jollen rundeten eng beisammen und es ging auf den ersten Spikurs. Bei so wenig Wind standen nur die leichten und unten etwas kürzer geschnittene Spis, was die Gruppe bereits das erste Mal

in die Länge zog. Auf der nächsten Kreuz, Urs und Jörg lagen schon deutlich zurück, versuchten die beiden, nach Studium der Wasseroberfläche einen anderen Schlag als die 3 vor ihnen liegenden Boote (alles H-Jollen). Nach anfänglich erfreulicher Fahrt gab der Wind gegen die Seemitte aber wieder ab und der Kurs mit Geduld unter Land wäre ein zweites Mal besser gewesen. Das gesamte Jollenfeld hatte sich unterdessen sehr in die Länge gezogen, angeführt von 4 H-Jollen und bis zum letzten Fass an der Spitze mit Ronald und Ralf. Doch irgendwas schien dort für sie nicht optimal zu laufen. Auf jedenfall sahen jene, die noch auf dem letzten Spikurs waren, das auf der Zielkreuz nun plötzlich Hausi und Rossi vor Ronald und Ralf durch fahren.

Der anstrengende Nachmittag fand bei Bier, feiner Fischküche und Highlandgames einen persönlichen Abschluss, den letzten Ärger



konnten die einen auch noch mit ein paar feinen Wiskys vergessen machen.

Sonntagmorgen, viele Wolken und schon kräftig Wind zum Frühstück. Überlegungen zur richtigen



Garderobe für Boot und Mannschaft begleiteten das Frühstück. Ralf kam angesichts der Schaumkronen und seinem nicht mit allen H-Jollen Eigenschaften vertrauten Steuermann, sowie der in Kürze stattfindenden Meisterschaft zur Überzeugung, nicht mehr raus zu fahren. Schade, denn der ungestüme Wind war schon bei der ersten Wettfahrt nicht mehr anzutreffen, jene die auf die Genua 2 gewechselt hatten waren schlecht bedient. Doch wir waren zuversichtlich, dass das nur eine kleine Bagatelle zum Start der Regatta darstellte und fuhren frohen Mutes los. Die H-Jollen führten das Feld wiederum an und setzten nach dem ersten Up and Down auch gleich

zum zweiten an, klar bei diesem Wind. Am Startschiff hing aber, das sahen wir erst beim Zieldurchgang, die Tafel B, für abgekürzten Kurs. Wir alle, inklusive der Flying Moth buchten diesen Lauf als gute

Traningseinheit ab und freuten uns sehr über das Novum, dass am Sonntag noch ein zweiter Lauf gesegelt wurde. Abgekürzt, auch dieses Mal. Der Wind frischte auf und die Genua 2 Fahr-

rer in leichtem Vorteil, doch die Entscheidung fiel dieses Mal auf dem ersten Spikurs: Urs und Jörg konnten Hausi und Rossi um ein, zwei Bootslängen überlaufen,

waren erste am Leefass und wendeten auf die beiden, als diese nach der Tonne wegwendeten. Durch den auffrischenden Wind mit der kleineren Genua aufrechter und



schneller waren Urs und Jörg auch am 2. Luvfass erste und mussten aber auf dem letzten Spikurs ihre Position gut verwalten, denn Hausi und Rossi griffen vermehrt an und schienen da und dort eine Privatbö zu haben. Doch Urs und Jörg reichte es, mit Knall wurden sie vom Startschiff begrüsst und konnten unter Spi einen prächtigen Ritt zurück in den Hafen geniessen.

Nachdem die Segler gebadet, die Segel getrocknet und die Schiffe verpackt waren, konnten wir zur Siegerehrung schreiten. Hausi und Rossi durften wacker Pokale nach Hause tragen: 1. H-Jolle und 2. Jolle im Gesamtklassement.

Herzliche Gratulation und bis zum nächsten Mal in diesem schönen und gastfreundlichen Revier!

Urs Rusch, SUI 852

Urs Rusch

Rumfass Murten, Swissscup 2012

In Murten sollte dieses Jahre der Swissscup der H-Jollen ausgesegelt werden. Den Murtensee haben wir als windreiches Gewässer in Erinnerung. Und wenn der Wind kommt, kommt meist auch die Welle, so auch dieses Jahr. Doch schön der Reihe nach.



Am Start waren 4 H-Jollen, Claudine und Ralf mit 2082 Schweizeins, Rossi und René mit 2066 Joker, Markus und Philipp mit Tranquillo 2035 sowie Urs und Jörg mit 852 tiira.

Am Samstag stand eine Langstrecke auf dem Programm, 2 mal von Murten Richtung Westen bis zum Seende und wieder zurück, wie es auf der Karte dargestellt war. Bei guten 3 Windstärken wurde gestartet, alle H-Jollen mit Genua 2, da Böen bis 5 angesagt waren. Was bei der ersten Kreuz nicht alle beobachteten, war, dass die vor uns gestarteten Yachten am rechten Seeufer besser vorankamen als die in der Mitte des Sees. Und

erst kurz vor knapp merkten die meisten, dass die Luvboje ziemlich anders als in der Karte eingezeichnet, gesetzt worden war. Also rum die Kiste und querab segeln. Um die Boje rum ging dann aber doch nicht in einem Schlag, da der Wind dort ziemlich drehfreudig

war. Der Wind frischte weiter auf und der Spinakerkurs wurde zum herausfordernden Ritt über die Wellen. Bei einer seitlich einfallenden Bö fielen dabei aber Jörg und Urs im hohen Bogen

vom Pferd bzw. Boot. All die Laser und RS-Boote die von hinten aufschlossen sahen nun die schnellen H-Jollen auch einmal von unten. Doch auch andere hatten mit dem ruppigen Wind zu kämpfen, so zum Beispiel die RS 800, welche voraus segelte, dann aber kurz vor dem Ziel mit Genaker kenterte, sodass Claudine und Ralf mit 27 Sekunden Vorsprung diese Langstrecke sowohl nach gesegelter wie nach berechneter Zeit für sich entscheiden konnten.

Dadurch waren sie natürlich auch zuerst an Land und sorgten dort für erfrischende Begrüssung der nachfolgenden H-Jollen: Ralf stand mit einem Harrass Appen-

zeller Weissbier und stilechten Gläsern dazu bereit. Bei Bier und Zigaretten wurden die 1 ½ -stündige Wettfahrt verarbeitet. Zum Znacht beglückte uns die Clubküche mit einer Salatsuppe, einem grünen Thaicurry und einem Fruchtsalat mit Vanillerahm. Vielen Dank den beiden KöchInnen! Während wir im Clubhaus den Abend ausklingen liessen, kam der auf Nachmittag angekündigte Regen dann auch noch, doch wir saßen ja im Trockenen und das Nasse wurde schön im Glas gehalten.

Sonntag nochmals 3 Wettfahrten für die Jollen, um 9.30 Uhr winkten uns schon viele Schaumkronen entgegen. Das Tenu wie auch die Segelgarderobe waren schnell geklärt. Und auch die Frage, ob der Spi gezogen werden sollte, stellte sich oben beim Luvfass nicht mehr. Der Wind war heute deutlich frischer als gestern und so surften die H-Jollen mit kleiner Genua in Schmetterling oder mit halb-räumlichen Wind über die Wellen. Der Steuermann saß mit Vorteil ganz hinten am Spiegel, allzu schnell stach das Boot in die Wellen ein. Claudine und Ralf zogen auch ab und an mal den Spi, fuhren diesen aber sehr räumlich.

Urs und Jörg kenterten bei einer Wende und mussten dabei einiges Neptun opfern: Jörgs Brille, einige Wasserflaschen und als



dann das dritte Aufrichten gelang riss kurz danach die Verstellshot des Trapezes, worauf Jörg an der Genuaschot hinter dem Schiff her gezogen wurde und dieses dadurch ein zweites mal kenterte. Der als abflauend prognostiziert Wind hatte aber noch nicht genug und in der zweiten und dritten Wettfahrt waren teilweise keine Halsen mehr zu fahren so dass zur verschmähten Kuhwende gegriffen werden musste. In der zweiten Wettfahrt griffen Rossi und René an dritter Stelle

aber mit halbräumlichen Wind nochmals mit Spi an, worauf Urs und Jörg diesen auch setzten und ihren Platz verteidigen konnten, mindestens bis zum Fass. Denn beim Bergen des Spis riss die Schlaufe der Nabelschnur am Spi und das gab dann auf der Kreuz einen sehr wirksamen Bremsfallschirm auf der Wasseroberfläche. Bei Wettfahrt 3 am Sonntag waren dann auch Markus und Philipp wieder mit von der Partie, allerdings machten sie bereits auf der Startkreuz eine Kenterübung

womit auch ihre Starkwinderfahrt komplett war. So blieb nach diesem Wochenende vor allem eine Erkenntnis: Schweizeins bleibt Schweizeins. Und daneben haben alle wieder ein herrliches Wochenende mit guter Starkwinderfahrt genossen.

Urs Rusch, SUI 852



Robert Verspagen

H-Jollen Pfingstregatta des ARV am Arendsee , 2013

Ebenfalls alle Jahre wieder die Pfingstregatta am Arendsee.

Am Donnerstag noch ein kurzer Blick aufs Raceoffice und siehe da, 25 Meldungen. Schnell noch Boot angehängt und Elkin meinen Schotten eingepackt, Navi auf Arendsee eingestellt, oh immer noch 526 km, verdammt das wird auch nicht weniger über die Jahre und um 20.00 Uhr dann endlich los. Ankunft 3 Uhr morgens Gelände des ARV nun auch ohne Problem zu finden, man hat sich ja an den Radweg gewöhnt und Überraschung, neues Schild am Straßenrand, hier geht's zum ARV. Der Freitag meinte es wettertechnisch sehr gut mit uns. Aufbau in der wärmenden Sonne und der alles übertönenden Stimme von Uli Bishop, gewählter oder selbsternannter (ist auch egal) Platzwart

des ARV. Warum unbedingt der Rasen noch bewässert werden soll, was dann doch vergessen wurde, obwohl doch für Samstag Regen gemeldet war, entzog sich meiner Logik. Aber kommen Sie mir bloß nicht mit Logik Herr Kollege. Na ja egal, erst noch Mittagstisch im Städtchen auf der Terrasse und dann den ersten Schlag über den See um 13.00 Uhr. Prima Wind so 3 bis 4Bft und Sonne satt. Da geht das Herz auf und die lange Anfahrt ist vergessen.

Auf dem Gelände des ARV reger Betrieb, der am Nachmittag und früher Abend noch zu nimmt. Immer mehr Teams treffen mit ihren Booten ein. Überall freudiges Hallo und alles Gute zu Weihnachten, frohes Neues Jahr, frohe Ostern, Geburtstag usw. Einige hatten sich ja seit der Deutschen in Bad Zwischenahn im vergangenen

Jahr nicht mehr gesehen.

Abends noch herzhaftes BBQ vom Grillmaster Heiko Seifert, aber erst nach lautstarkem Protest von ihm, da irgendeiner seiner Grillmaster Vorgänger den Grill wohl nicht sauber gemacht hatte. Dann ausklingen des Abends in geselliger Runde auch Segler Hock genannt. Das heißt Bier (auf Wunsch auch bleifrei) und Schnaps bis zur nötigen Bettschwere. Man möchte ja schließlich nicht von seinem eigenen Schnarchen geweckt werden. Angeblich gab es ein Gewitter in der Nacht. Ich habe jedenfalls nichts gehört.

Samstag dann der große Tag der Wettfahrt. Wetter und Windvorhersagen je nach Quelle, App und Handymarke unterschiedlich. Von heiter bis wolkig und Regen, Wind von 2 bis 6Bft. Nach Steuermann Besprechung und Ausfahrt immer-

hin 28 Crews am Start. Es waren für den Tag 3 Wettfahrten angesagt, die zügig durchgeführt werden sollten.

Also erster Start recht pünktlich kurz nach 13.00 Uhr bei leicht auffrischem Wind von 3-4 Bft. Startline und Kurs waren etwas schräg ausgelegt, sodass Tonne bevorzugt war und viele Teams daher von Mitte bis oberem Ende der Startline starteten. Das Feld teilte sich also in die Fraktion Tonne und Fraktion Startschiff. Die nun munter auf ihren jeweiligen Schenkeln des Kurses auf die Luv Tonne zuzufahren. Dummerweise trafen beide Fraktionen relativ zeitgleich am Luv Fass ein und es wurde sehr eng. Zu eng für einige, was zu großem Gebrülle und dumpfen Knall, zweimal in kurzer Folge begleitet wurde. Aus unserer sicheren Entfernung betrachtet wirkte das ganze Spektakel eher wie Stockcar Rennen und nicht wie eine Regatta. Naja, Willi Schomäker's, Achim Blaurock's und Peter's Schiffe entsprechen nun nicht mehr so ganz den Bauvorschriften und bei Lars' Schiff ist der Travelerkasten umgekippt. Unklar jedoch, ob das durch den Crash oder anderswie passiert ist. Willi wurde später bei der Siegerehrung in Abwesenheit mit dem Titel „Lochmäker“ ausgestattet und geehrt.

Anschließend noch zwei weitere Wettfahrten. Eine kurze und Sigg, der Wettfahrtsleiter, hatte sich für

den Schluss noch eine lange als Überraschung aufgehoben. Und das bei echtem Sauwetter mit Dauerregen und hakigem, drehenden Wind von 4 bis 6Bft. Da kam Freude auf. Aber nur die Harten kommen in den Garten, auch davon ließ man sich nicht einschüchtern. Nach erfolgreich durchsegelter Wettfahrt kehrten wir zurück in den Hafen mit einem fröhlichen Lied auf den Lippen: „Es lebe der Sport“. Dort perfekt empfangen von vielen helfenden Händen und bestens versorgt mit Kuchen, warmen Getränken und natürlich Bier. Für Warmduscher auch das, aber bitte nur kurz. Marke reichte gerade zum Einseifen, aber nicht mehr zum Abwaschen. Ach ja, dann auch noch schnell zur HV der Klassenvereinigung. Etwas ausbaufähig die Sitzungsmoral der Mitglieder, d.h. pünktliches Erscheinen, sowie Eröffnungs- und Begrüßungsformel des großen Vorsitzenden. Da könnte noch etwas dran gefeilt werden. Bericht zur HV siehe Protokoll von Tobias. Die Presse und sogar Fernsehen waren ebenfalls vertreten. Reportage und auch Interview mit Christian Stock also „Otto“ wurden wohl so gegen 19.00 Uhr ausgestrahlt. Bericht hierzu eventuell an anderer Stelle.

Spektakuläre Filmaufnahmen auch von Katrin und Jens Prieue mit Highlights Unterwasseraufnahmen da Kenterung und Pinkelpause Jens. Kamera ist doch aus

oder nicht ?

Der Abend dann wieder bestens organisiert von den vielen freundlichen Helfern des ARV in dem wirklich gelungen Clubhaus. Toll auch die 50 Liter Freibier, gespendet anlässlich der Bootstaufe der 2012 und später nochmal weiteren 30 Litern vom großen Patrone der H-Jollen Scene, Werner Amand. Die 30 Liter von Werner animierten zu fortgeschrittener Stunde noch ein versprengtes Häufchen zu dem netten Spiel: „Vier gegen ein Fass Bier“. Und ich sag noch zu Bernd, leg dich nicht mit Peter an, den schaffst du nicht. Aber Peter souverän wie immer gewinnt auch hier den Titel: „Last Man Standing“ Aber ein weitere Chance haben wir ja noch dieses Jahr. Im Begleitprogramm zur IDM im August. Wenn wir bis dahin fleißig trainieren, vielleicht..... Der Sonntag fiel dann leider aus Mangel an Wind komplett aus. Bis 15.00 Uhr hatte man noch auf Wind gewartet und dann die Wettfahrt abgeschossen.

Anschließend Siegerehrung 1. Platz: Otto und Rainer, gefolgt von Ole und Olli sowie Knutschi und Lars.

Gratulation !

Gesamtergebnis siehe Liste (irgendwo im Verklicker)

Grüße an alle H-Jollis Robert H-2048

Angebote formverleimt

H-Jolle GER 2030, Bergner-Bau 1994,

guter Zustand, Rumpf und Deck Mahagoni, Unterwasserschiff weiß, Rigg Alu, Spibaum Carbon in aktueller Länge, geschlossener (!), gebremster Tempo 100-Trailer mit passendem Slipwagen, Segel: Moritz-Sails 2 x Großsegel, je 1 x Spinnaker, Genua 1, 2 und 3; alle in gutem Zustand, Preisvorstellung 9.900 €

Jochen Kniesburges, Tel. 023 64/50 46 21, E-Mail: m.kniesburges@freenet.de

Angebote ALT-H-Jolle, Holz Rigg

Biete zum Verkauf die Alt-H-Jolle H 48, Bj. 1943,

gut erhalten, Holzmast, Hochsegel, Rumpf Mahagoni, nicht GFK beschichtet. Geeignet für Regatten und Wanderfahrten. 2 Sätze Segel + Genua (gesamt 21 qm, sehr schnell!) und Jamaha 5 PS 2-Takt. Komplett ausgerüstet. Standort Dresden

2.000 € VB. Hubricht, Andreas eahubricht@t-online.de

Restaurationsobjekt aus Nachlass abzugeben:

Rarität Alt-H-Jolle H452 Sätze Segel + Genua (gesamt 21 qm, sehr schnell!) und Jamaha 5 PS 2-Takt. Komplett ausgerüstet. Standort Dresden

H-JOLLE - Gaffelgetakelt Baujahr: 50er Jahre, Eiche

Neue Segel: Groß + Fock: Preis: 2.700 €

Standort: 30 km südlich von Berlin

Kontakt: 01577/ 681 66 86 - 030/ 440 44 304

franka.plaschke@gmx.de 2.000 € VB.

Schmankerl H-327

Baujahr ca.1952-55

Komplett restauriert, gerade fertig 2012.

Vollholz Mahagoni mit Holzrigg.

Rumpf und Deck ausgeleitet und verleimt, neuer Lackaufbau innen und außen. Alle Beschläge neu in V2a nachgebaut und hochglanz poliert.

Rigg abgezogen, Lackaufbau neu. Strecker und Schoten neu und gespleißt, Segel Persenning gebraucht.

Standort Starnbergersee — VB 23500,-€

Thomas Kohlschovsky post@bootsbauhandwerk.de

Alte H -Jolle, Liebhaberstück, zu verkaufen

Baujahr vermutlich 1920 - Gaffeltakelung - gerader Steven - Vollholz - vollständige Ausrüstung - jährliche Pflege- und Reparaturarbeiten durchgeführt - Winter 2009/2010 & 2010/2011 Kielplanke, Rippen- & Bodenwrangen

für ca. 3.500,00 € - erneuert - guter Erhaltungszustand - aber Schaden am Schwertkasten

Standort Schwerin / Kaufpreis 2.000,00€ ? / Tel.: 0385 - 563513

H450 zu verkaufen:

Bj.1960 Werft Fricke, Riß Grunewald ex "Lady" von F.Strehl. Sie ist vor etwa 8 Jahren das letzte mal zu Wasser gewesen. Seit dem wurde der Rumpf mit ca. 40L Owatrol D1 getränkt. Die Spanten machen einen guten Eindruck, der Schwertkasten wurde vor 12 Jahren erneuert. Außerdem wurde von einem Bootsbauer ein Kajütendeck (ähnlich eines Jollenkreuzers) aufgebaut. Im Laufe einiger Umzüge sind leider Teile des Riggs verschwunden. Die Jolle liegt in einer Scheune in Hamburg. Ich würde mich freuen, wenn sie wieder zu Wasser käme!

Kontakt: kuddel_hamburg@gmx.net oder: 0173 / 58 20 798

Angebote Kunststoff

H-Jolle GER 2048 zu verkaufen

ehemaliges Wilfried Schomaeker Boot, Kalb 3-Riss, Bj. 1996, 1x Großsegel alt 1x Großsegel neu D1, Genua I, Genua II (neu), und Genua III alle D1, Spinnaker D1 (neu), Carbon-Steckruder, Carbon Rigg, Carbon Schwert, Klapppruderanlage von Dotan zusätzlich, Unter- und Oberpersenning.

Siegerboot der IDM 2003, guter Zustand, leichte Gebrauchsspuren, GFK-Rumpf weiß, in Sandwichbauweise mit Airex®-Schaum und Carbonverstärkungen, GFK Sandwich Doppelboden, Sperrholzdeck Khaya. Viele Trimmeinrichtungen: Unterliek Cunningham, doppelte Spibäume (aktuelle Länge), Unterwanten, Mastcontroler, Baumniederholer, Hauptwanten und Schwertfall, doppeltes Harken Grossshotsystem.

Liegeplatz: Ludwigshafen am Rhein / Mannheim

VB. 8.700,00 EUR, Robert Verspagen, Tel 01525 3127033, email: ROVECOnsult@googlemail.com

H-Jolle GFK von 1973, H 645,

Werft Kother wird seit 6 Jahren nicht mehr gesegelt und liegt umgedreht draußen. Segel etc unter Dach. Interessierte können das Boot in Bad Oeynhausen ansehen. Preis: 0,00

Friedrichsmeyer@web.de

H-Jolle GER 2047, Bj. 5/96, VB 8500€ (LP Heiligenhafen)

GFK mit Holzdeck Kalb-Riss, Bootsbauf F.Stock Gepflegter Zustand, alle Segel sind gebraucht 2 Groß-, 4 Vorsegel (I,II,III), 2 Spinnaker (36qm, 26qm) 2011 u.a. neuer Carbonmast, neue Beschläge, Fallen, Schoten (Th.Bergner) Großschot-Basis mit Harken-Doppelklemme, Doppelknarrblock Klapppruderanlage, Trailer/Slipwagen (Harbeck, Bj.96) Baum- und Transportpersenning

Detlev Oesterhelt 0551-77447/0172-5603189 / detlev.oesterhelt@onlinehome.de

H-2081 zu verkaufen:

Bj. 2009, Rumpf CFK/formverleimt, Deck Sapeli natur, abgeschottetes Vorschiff, Rigg komplett Carbon, Ausrüstung Harken, 2 Satz Segel 2009/2011, Trailer, Transportpersenning und Spitzpersenning

VHB34.000€ 0170/9037321 mfg.2061@web.de

H-619 zu verkaufen:

Die H-Jolle ist in gutem Zustand und sofort segelbereit.

Infos zum Boot: Rumpf aus GFK, Schwert und Ruderanlage aus Holz, Bj. 1972 Bootswerft Kother, Mast und Baum Alu, Großsegel, Fock und Genua in gutem Zustand, umlaufendes Trapez, nachträglich eingebaute Bugöffnung für Spinnaker, Rollfock Zubehör: 2 Auftriebskörper, Paddel, Persenning, Ersatzruder

Das Boot wird komplett mit dem Harbekanhänger (Bj. 1994) verkauft.

Der Hänger hat keinen gültigen TÜV, ist aber fahrbereit und voll funktionstüchtig.

Komplettpreis 2000€ / Thomas Schlicke 0151/17883940 / thomas.schlicke@yahoo.de

zu verkaufen: H 2051 see you later

sehr schnelles, überkomplettes regattaschiff.

rumpf: kunststoff kohlefaser verstärkt, farbe weiss

deck: holz, kohlefaser verstärkt

rigg: kohlefaser mehrfach besegelt mit aktuellem regattastand

ober und unterpersenning, harbeck trailer

dr. ulrich brahms / tel . 04403 63873

Angebote Vollhol/flexibles Rigg

Alt-H-Jolle

Zubehör Preise sind Verhandlungssache (und sicher verträglich) nach Besichtigung bei mir, den Rumpf gibt es geschenkt. Es wird nichts versandt, alles muss abgeholt werden.

Großsegel von Hartzel, Hildesheim, gebraucht mit H 90 von H.-J.Fisseler 1994 gekauft, aber nur probenhalber gefahren; mir war der Baum dann aber zu tief, da Vorliek zu lang oder Mast zu kurz.

Vorliek ca. 630 cm — Achterliek ca. 700 cm — Unterliek ca. 280 cm — Mit 4 Latten — H 90 steht im Segel, ich weiß nicht, ob man das löschen kann Fock, gebraucht Vorliek ca. 500 cm mit Draht, 6 Kauschen und Rutschern Achterliek ca. 500 cm Unterliek ca. 295 cm. Dieses Segel habe ich etwas später mit einer anderen H-Jolle (als Ersatzteillager und zum „Basteln“) in Kassel erworben. Auch dieses Segel ist auf meiner H 90 nur mal zur Probe gefahren worden.

Vorhanden sind außerdem:

Rumpf der H-Jolle aus Kassel. Dieses Schiff mit Holzstengen und Doppelverstagung (geschenkt) muss mal unter HMÜ8968 registriert gewesen sein (in grauer Vorzeit). Ich habe es als Ersatzteillager erworben und daran gedacht es später wieder „aufzumöbeln“. Meine Gesundheit lässt das aber nicht mehr zu.

Das Deck ist aus Kiefer und „verleistet“, ich wollte es erneuern – ebenso wie den Schwertkasten; der Rest (Wrangen, Spannten und Außenhaut) ist m. E. brauchbar – obwohl ich an einen Epoxy-Überzug (o. ä.) gedacht hatte.

Holzmast: ca. 700 cm — Holzbaum: ca. 300 cm — Beides von der o. g. H-Jolle aus Kassel.

Stahlschwert: Vorderkante ca. 105 cm, Länge oben unter dem Arm ca. 100 cm, Armlänge ca. 47 cm, Gewicht ca. 45 kg.

Ich habe das Schwert zugeschnitten und meiner H 90 angepasst. Deswegen müssten die Kanten noch pro filiirt und „geputzt“ werden und Farbe gehört dann natürlich auch noch drauf. Alu-Mast: ca. 730 cm; mit Salingsbeschlag bei 320 cm. Ob der Mast mal an einer H-Jolle gefahren wurde, weiß ich nicht; ich glaube eher, dass es sich um einen Mast für Klepper „Jeton“ oder „Trainer“ handelt.

Ralf O. Witte; H 90 TEL. 05553-65

Westerhoefer Str. 41 MOB. 0160 9574 8834

OT Westerhof MAIL. ralf.witte@tele2.de

37589 Kalefeld

Verkaufe H-Jolle H 48,

Vollholz Mahagoni, Guter Zustand, Rumpf nicht mit GFK überzogen, segelbereit, nach Lackierung wieder wunderschön, Schwertkasten und Spiegel erneuert, 2 Satz Segel + Genuafock + 5 PS Yamaha, viel Zubehör ideal für Wanderfahrten, Standort Dresden. VB 2000 €

Vielen Dank! Andreas Hubrich - 0179 589 53 21

Alte H -Jolle, Liebhaberstück, abzugeben:

- Baujahr um 1935
- Hochtakelung, Holzmast und -baum
- gerader Steven
- Vollholz Mahagoni
- Schwertkasten neu
- erhöhter Reparaturbedarf an Aussenplanken, Rippen- & Bodenwrangen
- Liegeplatz Havel (Großes Fenster)

Preis VHB

Jean Lamborelle 0177- 515 81 73

Verkaufe Liebhaberstück,

Baujahr 1951 mit der Segelnummer H 231 von der Werft Fricke.

Das Boot ist in einem Top-Zustand für sein Alter. Das Deck ist mit Teakholz belegt. Das Boot ist Topgetackelt.

Der Rumpf könnte jedoch etwas neuen Lack gebrauchen und die Fugen des Teakholzdeckes müssten ausgebessert werden. Sehr schön sind die original Messingbeschläge und die Blöcke aus Holz. Zum Boot gehören die Segel und ein Trailer.

Tel.: 01577 5258638

reddigan@gmx.de

Deutsche H-Jollen-Vereinigung e.V.

Ansprechpartner

1.Vorsitzender	Wilfried Schomäker Kleine Wehe 17 26160 Bad Zwischenahn	Tel. 0 44 03/5 97 50 e-mail: wilfried.schomaeker@h-jolle.net
Stellv. Vorsitzender/Wandersegeln	Ditmar Meusel Marktstr. 8 31832 Springe	Tel. p 050 44/15 13 b 051 21/1 70 98 42 e-mail: ditmar.meusel@h-jolle.net
Techn.Obmann/Regattazentrale	Jan Thoms Hofschläger Deich 9 21037 Hamburg	Tel. p 040/2090860 b 040/43254422 m 01 77/4325442 e-mail: jan.thoms@h-jolle.net
Schatzmeister	Rainer Berg Heinrich-Diers-Straße 17 26188 Edewecht/Friedrichsfehn	Tel. 0 44 86/356493 e-mail: rainer.berg@h-jolle.net
Schriftführer/Verklicker - Redaktion	Tobias Bartels Wildenbruchstr. 56 40545 Düsseldorf	Tel. p 02 11/44 51 00 b 02 11/94 85 90 e-mail: tobias.bartels@h-jolle.net
Alt-H-Jollen/Traditionspflege	Klaus-Jürgen Steinbeck Hans-Mahler-Strasse 11 22309 Hamburg	Tel. p 0 40/6 31 94 64 m 0162/1063369 e-mail: klaus-j.steinbeck@h-jolle.net

In den Revieren

Berlin	Dr. Joachim Blaurock Lindenallee 4 15738 Zeuthen	Tel. 030/80580600 Fax: 030/80580601 e-mail: achim.blaurock@h-jolle.net
Düsseldorf	Tobias Bartels Wildenbruchstr. 56 40545 Düsseldorf	Tel. p 02 11/44 51 00 b 02 11/94 85 90 e-mail: tobias.bartels@h-jolle.net
Zwischenahn/Dümmer	Axel Oetken Schweriner Ring 17 26160 Bad Zwischenahn	Tel. p 0 44 03/984599 m 0177/2803146 e-mail: axel.oetken@h-jolle.net
Hamburg	Peter Rehren Steinwegenskoppel 10A 22359 Hamburg	Tel. p 0 40/6 01 86 95 m 01 51/14 75 21 71 e-mail: peter.rehren@h-jolle.net
Alster	Klaus-Jürgen Steinbeck Hans-Mahler-Strasse 11 22309 Hamburg	Tel. p 0 40/6 31 94 64 m 0162/1063369 e-mail: klaus-j.steinbeck@h-jolle.net
Schleswig-Holstein	Stefan Kriebel Kieler Str. 122c 24119 Kronshagen	Tel. p 0 451/338 21 m 0160/5545833 e-mail: stefan.kriebel@h-jolle.net
Lübeck/Ratzeburger See	Hartmut Falk c/o LYC Roekstrasse 54 23568 Lübeck	Tel. p 0 431/336 0 21 m 01 60/5 54 58 33 e-mail: hartmut.falk@h-jolle.net
Steinhude	Ditmar Meusel Marktstr. 8 31832 Springe	Tel. p 050 44/15 13 b 051 21/1 70 98 42 e-mail: ditmar.meusel@h-jolle.net
Arendsee	Christian Stock Gewerbegebiet Ost 8 39619 Arendsee	Tel. p 039384/92039 b 039384/2508 m 0170/9018435 e-mail: christian.stock@h-jolle.net
Süddeutschland	Reiner Herget Am langen Bach 10 89269 Vöhringen	Tel. p 0 73 06/92 35 50 m 01 71/6 54 51 45 email: reiner.herget@h-jolle.net
Schweiz/Bodensee	Claudine Koellmann Schoorengasse 4 Ch-8802 Kilchberg	Tel. 0041/43 810 81 03 e-mail: claudine.koellmann@h-jolle.net

Deutsche H-Jollen Vereinigung e.V.

Vom DSV anerkannte Klassenvereinigung

Korrespondenzanschrift: Rainer Berg
Heinrich-Diers-Straße 17
26188 Edewecht/Friedrichsfehn

Beitrittserklärung

Hiermit erkläre im meinen Beitritt zur
Deutschen H-Jollen Vereinigung e.V.

ab: _____

Name: _____

Bootsname: _____

Vorname: _____

Werft: _____

Straße: _____

Mitglied des Vereins: _____

PLZ, Wohnort: _____

Segelrevier: _____

Telefon: _____

Bootsnummer: _____

e-mail: _____

Baujahr: _____

Geburtsdatum: _____

Aktiver Segler: ja nein

Der Jahresbeitrag beträgt **39 €** und ist jeweils bis zum 30. Januar zu zahlen.
Bei Erteilung einer Einzugsermächtigung beträgt der Beitrag **35 €**.

Bar bezahlt am: _____ an: _____

überwiesen auf Konto: _____ **DEUTSCHE H-JOLLEN VEREINIGUNG e.V.**
OLB Rastede (BLZ 280 226 20)
Konto-Nr. 160 18 56600

Durch meine Unterschrift erkenne ich die Satzung der Klassenvereinigung an.

Ort und Datum _____

Unterschrift _____

Einzugermächtigung

Bankverbindung

Name: _____

Bank: _____

Vorname: _____

Konto-Nr.: _____

Straße: _____

BLZ: _____

PLZ, Wohnort: _____

Telefon: _____

Hiermit ermächtige ich die Deutsche H-Jollen-Vereinigung e.V. bis auf Widerruf,
meinen Mitgliedsbeitrag bei Fälligkeit von meinem Konto einzuziehen

Ort und Datum _____

Unterschrift _____

KOMPAKT. SICHER. STARK.

Der **Nadellagerblock** mit 300 kg Arbeitslast.



Einsatzbereiche von Nadellagern:

- Bei hohen Belastungen
- Reibungsminimiertes Nadellager (Edelstahl rostfrei)

Die neue **S-BLOCKSERIE**.

für max. 8 mm Tauwerk \varnothing



GLEIT
Lager



KUGEL
Lager



NADEL
Lager

optimierte, bestmögliche Tauführung durch gewölbte Seitenteile / kompakte Konstruktion / Hundsfott demontierbar / formstabile, durchgehende Edelstahlflasche für mehr Sicherheit und Stabilität / Seitenteile aus hochwertigem glasfaserverstärktem Kunststoff (UV-beständig) / Kennzeichnung des Lagers in der Verstärkungsflasche / Angabe der max. Tauwerkstärke in der Verstärkungsflasche / Taumelvernietung: verhindert scharfe Grate am Nietkopf
Made in Germany

Weitere Informationen:
www.sprenger.de

HS SPRENGER
GERMANY