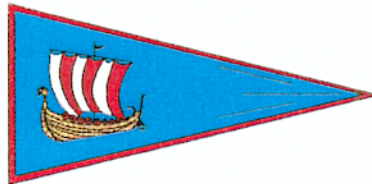


25 Jahre

Sportbootsparte „Wiking Haddeby“

1976



2001



TUS Busdorf e.V.

Liebe Mitglieder und Freunde der Sportbootsparte des TUS Busdorf

Es ist kaum zu glauben, aber die Sportbootsparte des TUS-Busdorf kann heute auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken. Als sich vor 25 Jahren einige Mitglieder zur Gründung der Sportbootsparte zusammenschlossen, dachte vermutlich keiner daran, dass einmal eine so idyllische Hafenanlage von überaus großer Beliebtheit entstehen würde. Die hinter uns liegenden Jahre waren gekennzeichnet durch hartnäckige Planungsarbeit der Vorstände, die sich auch durch Rückschläge verschiedenster Art nicht vom eingeschlagenen Kurs abbringen ließen und konsequent ihre Ziele verfolgten. So entstand in der zurückliegenden Zeit eine Hafenanlage, in der bis heute das Vereinsleben und der kameradschaftliche Zusammenhalt einen hohen Stellenwert haben. Der Hafen *Fährhaus Haddeby* ist für viele ein Ort geworden, wo man sich gern mit Freunden und Bekannten zu einem gemütlichen "Rees an Backbord" trifft.

Durch die vorliegende Broschüre sollen einige markante Entwicklungen und Ereignisse wachgerufen werden oder denen, die erst später zu uns gekommen sind, aufzeigen, wie es einmal angefangen hat. Wir hoffen, dass der Hafen *Fährhaus Haddeby* auch künftig ein Ort der Begegnung sein wird wo Vereinsmitglieder, Gäste und Freunde in Toleranz und Rücksichtnahme bei einem der schönsten Hobbys, dem Wassersport, Ruhe und Erholung finden werden. Wir wünschen allen Schiffen und Crews weiterhin glückliche Reisen und allzeit gute Heimkehr nach Haddeby.

Der Vorstand der Sportbootsparte

<i>Inhaltsverzeichnis</i>	<i>Seite</i>
<i>Grußwort Vorstand der Sportbootsparte</i>	
<i>Inhaltsverzeichnis</i>	1
<i>Gründung der Sportbootsparte</i>	2
<i>Der Hafen entsteht</i>	2
<i>Schneekatastrophe 1978/1979</i>	3
<i>Bau der West- und Ostmole</i>	4
<i>Das Clubhaus entsteht</i>	5
<i>Hafeneinweihung 1980</i>	6
<i>Restauration der Brückenanlage 1986</i>	6
<i>10jähriges Jubiläum 1986</i>	6
<i>Ausbaggern des Hafens 1988 und 1999</i>	7
<i>Die Steinmole entsteht</i>	7
<i>Sanierung des Clubhauses</i>	8
<i>Unsere Brückenwarte</i>	9
<i>Auf- und Abslippen</i>	10
<i>Jugendarbeit</i>	10
<i>Geselliges Vereinsleben</i>	
• <i>An- und Absegeln</i>	11
• <i>Vereinsregatten</i>	11
• <i>Erichs Wandertag</i>	12
• <i>Adventsfeier</i>	12
<i>Fahrtensegeln</i>	
• <i>Die Reise durch den Götakanal</i>	13
<i>Gedenken</i>	
<i>Vorstände der Sportbootsparte</i>	
<i>Epilog</i>	

GRÜNDUNG DER SPORT- BOOTSPARTE

Das Wasser schon seit jeher eine faszinierende Wirkung auf Jung und Alt hat, ist uns allen ja hinreichend bekannt. So ist es nicht verwunderlich, dass seinerzeit einige unserer Wassersportkameraden mit diesem Virus infiziert waren. Ganz besonders hatte es Erich Andresen erwischt. Erich und Paul Kasmekat lagen mit ihren Schiffen in einem kleinen, im Schilf versteckten „Hafen“ in Fahrdorf. Aber die Beiden hatten Visionen und so dachten sie über die Gründung einer Sportbootsparte nach. Die Chance, dieses zu verwirklichen, bot sich nach der Fertigstellung der Turnhalle in Busdorf im Jahre 1969. Seinerzeit wurde der damalige „Sportschützenverein Busdorf“ in „Turn- und Sportschützenverein Busdorf e.V.“ umbenannt, in dem künftig ein allgemeiner Sportbetrieb in verschiedenen Sparten stattfinden sollte. Bei einer Übung der Freiwilligen Feuerwehr Busdorf im Jahre 1975 stellte Erich Andresen seinen Plan so überzeugend vor, dass bei einigen Anwesenden großes Interesse geweckt wurde.

So kam es im Jahre 1976 zur Gründungsversammlung im Vereinslokal „Am Runenstein“. Als Gründungsmitglieder waren anwesend:

Erich	Andresen
Siegfried	Bilski
Wolfgang	Fey
Günter	Henningsen
Uwe	Jepsen †
Paul	Kaßmekat
Peter	Lach

Holger	Prinz
Rolf	Richter
Willy	Richter
Wolfgang	Schulze
Olaf	Sörensen
Uwe	Sörensen
Willi	Strahl

DER HAFEN ENTSTEHT

Im September 1976 wurde damit begonnen, die morschen Holzpfähle der Anlegebrücke Haddeby gegen Betonpfähle auszuwechseln. Dieser Anleger diente zunächst als Zugang zum ersten Brückenabschnitt, der von Ost nach West verlief und 14 Liegeplätze bot.

Die Brücke war gegen Wind und Seeang aus Ost, West und Nord unge-



schützt. Aufgrund der geringen Wassertiefe konnten nur Schiffe mit geringem Tiefgang den Hafen anlaufen. Versorgungsmöglichkeiten, wie Wasser und Strom, waren zunächst noch nicht vorhanden.



Schon im Winter 1977/1978 wurden Pläne geschmiedet, eine neue Brücke mit Zugang über das Grundstück vom Historischen Krug Haddeby zu bauen. Mit Zustimmung der Inhaberin, Frau Minna Tamms, konnte das Vorhaben in die Tat umgesetzt werden.

Die Arbeiten fanden unter sehr erschwerten Bedingungen statt. Dass für den Bau notwendige Arbeitsgerät und Werkzeug brachten die Mitglieder aus den eigenen Werkstätten mit. Ein Floß wurde aus Baumstämmen zusammengebunden und diente als Arbeitsplattform und Transportmittel für Baumaterial.



Das Einspülen der Beton-Stegpfähle erfolgte mit selbst gefertigten Spüllanzeln und einer Feuerlöschspritze. Es war eine absolute Knochenarbeit. Aber das Ziel, einen Hafen zu errichten, setzte bei allen

Mitgliedern ungeahnte Kräfte frei. Die Transportmittel sowie das schwere Arbeitsgerät stellte uns Christian Sienknecht freundlicherweise zur Verfügung. Nach Abschluss der Bauarbeiten im Frühjahr 1978 erfolgte die Trennung der Verbindung zur Anlegebrücke Haddeby, sodass eine Durchfahrt von ca. 5 m entstand. Der Hafen bot danach 60 Schiffen einen Liegeplatz.

In dieser Zeit hatte jedes Mitglieder bis zu 70 Arbeitsstunden zu leisten. Tatsächlich wurden es natürlich wesentlich mehr. Das Projekt Haddeby fand auch in den Familien der Mitglieder große Zustimmung, sodass einige Ehefrauen mit ihren Kinder sehr engagiert mithalfen.

SCHNEEKATASTROPHE

1978/1979

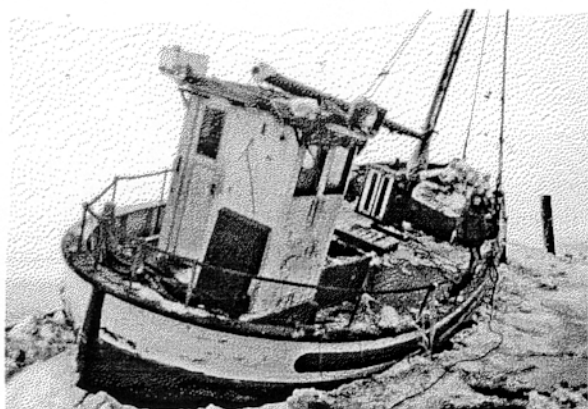
Mit dem Zusammentreffen eines Tiefs aus dem Rheinland und einem Skandinavien-Hoch über der Ostsee folgten Niederschläge, Sturm und Hochwasser an der Ostseeküste. Das Hydrographische Institut sagte für die frühen Morgenstunden des 29. Dezember 1978 ein Hochwasser von über 1,5 Meter über Normalnull voraus, was ziemlich exakt eintraf. Es wurde ein Temperatursturz von plus 7 auf minus 15 Grad registriert. Es kam zu Eisregen und Schnee in Hülle und Fülle. Gleichzeitig fegte ein Sturm von 7 bis 8 Bft, in Böen sogar 11 über die Schlei und Schleswig-Holstein hinweg.

Die soeben errichtete Hafenanlage wurde bei diesem Unwetter nahezu zerstört. Der starke Sturm und der Eisgang rissen die Paletten des Brückenbelages aus ihren Verankerungen und trieben sie in

Richtung Wikingturm. Das Eis hatte durch das Hochwasser die Bohlen sowie den Brückenbelag hochgedrückt und in der Folge die gesamte Brückenanlage schwer beschädigt.

Nach dem Abklingen des Sturmes und Rückgang des Wassers war erst das gesamte Ausmaß des Schadens zu erkennen. Ergebnis: Die Brückenanlage musste komplett demontiert und erneuert werden! Da die Zeit drängte, begannen im Februar 1979 die Aufräumarbeiten und Behebung der Schäden. Diese Arbeiten waren umfangreich und sehr schwierig, aber zum Ansegeln hatten wir wieder einen funktionierenden Hafen.

Dass die Schneekatastrophe auch noch private Verluste mit sich brachte, war besonders bitter. Unser Vereinsmitglied, Holger Prinz, hatte seinen im späten Herbst erworbenen Kutter "Hubertus Büng" in Haddeby überwintern wollen. Durch Sturm, Hochwasser und Eisgang wurde der Kutter so auf einen Poller gesetzt, dass der Schaden mit vertretbaren finanziellen Mitteln nicht mehr instandzusetzen war. Als Zeugnis dieses tragischen Ereignisses ziert noch heute die Schraube von HUBERTUS BÜNG den Eingang zu unserer Hafenanlage,



BAU DER WEST- UND OST-MOLE

In den folgenden Jahren wurden die Vorstandsmitglieder der Sportbootsparte nicht müde und planten unentwegt den weiteren Ausbau des Hafens.

Die erste größere Aktion wurde im Jahre 1979 begonnen. Nachdem man zur Überzeugung gekommen war, den Hafen und die darin liegenden Schiffe gegen die überwiegend vorherrschenden Stürme aus Westen und Osten zu schützen, wurde mit dem Bau der Spundwände begonnen. Als alle Genehmigungsverfahren abgeschlossen waren, war es dem Einsatz von Olaf Sörensen zu verdanken, dass wir Material für die Spundwände aus Düsseldorf abholen konnten. Diese sind dann das ganze Jahr über in jeder freien Minute, zunächst zur West- und dann zur Ostmole, zusammen gebaut worden.

DAS CLUBHAUS ENTSTEHT

Da zu einer Hafenanlage Toiletten und Duschen gehören, entschlossen wir uns, diese zu bauen. Wie so oft, kam uns unser sehr aktives Mitglied, Olaf Sörensen, zur Hilfe. Nachdem das alte TÜV-Häuschen bei der Fa. Sörensen durch einen Neubau ersetzt worden war, schlug uns Olaf vor, das Häuschen, da es an Land aus Gründen des Landschaftsschutzes nicht aufgestellt werden konnte, auf Pfähle, inmitten des Hafens zu errichten. Vielen Vereinsmitgliedern erschien dieses Vorhaben als reichlich kühn und nicht durchführbar. Aber die "Hardliner" waren von der Machbarkeit dieses Vorhabens überzeugt und setzten alles daran, es in die Tat umzusetzen.

So wurde eines frühen Morgens das Häuschen mit einem Tieflader vom Firmengelände der Fa. Sörensen nach Haddeby gebracht. Dort stand eine Schute bereit, auf die das Häuschen mittels Seilwinden und Hebeböcken in Millimeterarbeit umgesetzt wurde. Für Jemandem, der es nicht gewohnt war, mit schwerem Gerät zu arbeiten - und das war der größte Teil der Mitglieder war das alles überwältigend.

Aber nach dem Motto „geht nicht, gibt es nicht“ erfolgte bei exaktem Wasserstand, der nach längerer Wartezeit am späten Nachmittag erreicht war, das Umsetzen des Häuschens auf den vorgesehenen Standort.

In der Folgezeit kam es zu wütenden, bisweilen bissigen Kommentaren und Artikeln in der örtlichen Presse. Man sprach von einer widerrechtlichen Errichtung eines "Toilettenhäuschens in

der Schlei", dessen Abriss umgehend zu erfolgen hätte. Das Sanitärhäuschen beschäftigte fortan die Ratsversammlung der Stadt Schleswig, die Landschaftsschutzbehörde des Kreises sowie die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Lübeck. Von der Rechtmäßigkeit seines Handelns überzeugt, ließ der TUS-Busdorf im Frühjahr 1980 auf dem "Pavillon" wie geplant ein Reetdach errichten. Der Dachstuhl wurde von Christian Sienknecht angefertigt und dem Verein als Spende übergeben.



Auch wurde zur Verschönerung eine Fachwerkimitation auf die Außenverkleidung aufgebracht.

Nach Prüfung aller Rechtsmittel mussten die Verantwortlichen der Stadt Schleswig und des Kreises Schleswig-Flensburg feststellen, dass das Sanitärhäuschen rechtmäßig errichtet worden war. Der anfänglichen Feststellung, dass durch das Toilettenhaus auf der

Brückenanlage des TUS-Busdorf das Panorama Schleswigs empfindlich gestört wird, ist inzwischen einer breiten Akzeptanz gewichen. Gern wird es heute von Hobbyfotografen als lohnendes Motiv ausgewählt.

HAFENEINWEIHUNG 1980

Im Rahmen des Absegelns wurde am 20. September 1980 die Hafenanlage des TUS Busdorf offiziell eingeweiht. Aufgrund des sehr schlechten Wetters konnten zum Absegeln nur die Motorschiffe EROS (ein etwas größerer Ausflugsdampfer von Christian Sienknecht) und SKARTHE auslaufen, was aber nichts an der guten Laune änderte. Nach einer lustigen Schleifahrt fand der zweite Teil der Einweihungsfeier in der Busdorfer Turnhalle statt. Bei der Eröffnungsansprache würdigte der damalige 1. Vorsitzende des TUS-Busdorf, Paul Kaßmekat, die enorme Eigenleistung der 33 Mitglieder, die in vier Jahren insgesamt 9301 Arbeitsstunden geleistet hatten. Bei Musik und Tanz fand der Abend einen gebührenden Ausklang.

RESTAURATION DER BRÜCKENANLAGE 1986

Dass an der Hafenanlage immer wieder etwas instandgesetzt werden muss, war bei einer näheren Inspektion der Brücke festzustellen. Der Brückenbelag, der noch als Palettensegmente mit den Längsbalken verschraubt worden war, hatte auch schon bessere Tage gesehen. Feuchtigkeit und UV-Strahlung

hatten den Belag morsch werden lassen. So hatten wir im Frühjahr 1986 wieder eine sinnvolle Aufgabe, die da hieß: Grunderneuerung der Brücke.



Es waren wieder alle Hände gefordert. Bei Eis und Schnee wurde zunächst der alte Belag demontiert. Unter der Leitung von Siegfried Bilski, Erich Andresen und Hanno Hansen, die wie immer den Plan im Kopf hatten, schufen wir wieder gemeinsam eine stabile Brücke.

10JÄHRIGES JUBILÄUM 1986

Das 10jährige Jubiläum der Brücke "Wiking Haddeby" wurde am 8. November 1986 in Reimers Gasthof in Geltorf gefeiert. Gästeabordnungen der umliegenden Gemeinden und Vereine überbrachten ihre Glückwünsche. Nach einem Festessen folgte die Festrede, bei der, mit Dias unterlegt, die Entstehungsgeschichte der Brückenanlage anschaulich dargestellt wurde. Im Anschluss wurde zu den Klängen von Jens & Michael das Tanzbein bis in den frühen Morgen geschwungen.

AUSBAGGERUNG DES HAFENS 1988 UND 1999

Da der Hafen durch Versandung immer flacher wurde und viele Boote bei einer steten Westwindlage nicht mehr auslaufen konnten -die meisten Schiffe lagen sogar auf Grund- war eine Vertiefung des Hafenbeckens dringend erforderlich.



Durch die Unterströmung entstanden noch zusätzlich Untiefen im Hafenbereich, die das An- und Ablegen der Schiffe sehr erschwerten und so mancher Skipper setzte dabei sein Schiff auf Grund. Im November 1988 erhielt dann die Fa. Eberhard aus Arnis den Auftrag, den Hafen auszubaggern. Mit einem Bagger, der auf einer Schute plaziert war, wurde das Hafenbecken auf eine Tiefe von 2,50 m ausgehoben, das entsprach ca. 4000 m³ Sand.

Im Rahmen dieser Baumaßnahme erfolgte das Absenken der Spundwände, die sich im Laufe der Jahre durch Wellenschlag und Korrosion so gelockert hatten, dass daraus eine permanente Lärmbelästigung bei Wind aus Westen entstanden war. Die Zwischenräume der abgesenkten Spundwandfelder wurden anschließend mit Holz aufgefüllt.

Die Zwischenlagerung des Baggergutes erfolgte zunächst auf dem Hafengelände, von wo es dann später durch ein Kiesunternehmen zur weiteren Verwertung abgefahren wurde. Diese Arbeiten zogen sich bis ins Frühjahr 1989 hin.

Eine erneute Ausbaggerung wurde 1999 im nördlichen Hafenbereich zwischen der Brücke und der Steinmole erforderlich, da dort die Schiffe bei niedrigen Wasserständen sehr oft Grundberührung hatten bzw. nicht auslaufen konnten. Mit einem großen Aufwand wurden 1200 m³ Sand ausgebagert und anschließend ordnungsgemäß entsorgt.

DIE STEINMOLE ENTSTEHT

Nach einem langwierigen und schwierigen "Verwaltungskrieg" von über zwei Jahren, den der damalige Spartenleiter Siegfried Bilski und die 2. Vorsitzende des TuS Busdorf Helga Hansen mit Ausdauer und viel Geschick geführt hatten, wurde endlich grünes Licht für den Bau der Steinmole gegeben. Am 22.11.1993 um 15.00 Uhr war es dann endlich soweit. Bei guter Sicht, ruhiger See und Wind aus SE traf das Arbeitsschiff P.E. der Fa. Eberhard in unserem Hafen ein. Nach dem Einrichten der Baustelle begann man dann zunächst mit dem Ziehen der alten Stahlspundwände. Um für die spätere Steinmole einen tragfähigen Untergrund zu haben, wurde Vlies ausgelegt und anschließend mit Geröll aufgefüllt. Die Arbeiten wurden durch die winterlichen Wetterbedingungen sehr erschwert. Es

herrschten Temperaturen von -5°C , bei einer Eisstärke von 5-10 cm. Die Arbeiten wurden 1993 noch bis zum 23.12.93 fortgeführt. Beim Bau der Mole waren vier Schiffe beteiligt:

- P.E. Eberhard
- ASTA (Steinfischer u. Verleger)
- CHABIRA (Geröllfischer)
- SORØL (Geröllfischer)

In der Zeit vom 27.12.93 bis 29.12.93 erfolgte die Verlegung der Gabionen (Widerlager für die späteren Steinlagen). Hierbei koordiniert ein Taucher die korrekte Lage unter Wasser. Am 03.01.94 wurden dann die Arbeiten wieder aufgenommen, sodass dann am 13.05.94 die feierliche Einweihung der Steinmole erfolgen konnte.

Insgesamt wurden für die Steinmole
13 Schiffsladungen Geröll (ca. 400-500 Tonnen pro Ladung)
19 Schiffsladungen mit Decksteinen über
20 cm Durchmesser (pro Ladung ca. 400 Tonnen)

Dass die Arbeiten vor Ort so kontinuierlich durchgeführt wurden, ist unserem damaligen Spartenleiter Siegfried Bilski zu verdanken. In jeder freien Minute war er vor Ort und koordinierte die Baumaßnahme. Er versorgte die Wasserbauer oftmals bei den niedrigen Temperaturen mit einer von seiner Frau Gitta zubereiteten warmen Mahlzeit, was sich sehr motivierend auf die Arbeitsmoral auswirkte.

SANIERUNG DES CLUBHAUSES

Nun schreiben wir das Jahr 2000. In vielen Gesprächen und in einer Berechtigtenversammlung wurden Pläne diskutiert, wie die durch Feuchtigkeit entstandenen Schäden im Fußboden des Aufenthaltsraumes unseres Clubhauses saniert werden könnten. Auch war sich die Mehrheit der Berechtigten darüber im Klaren, dass die Toiletten und die Dusche dringend erneuert werden müssten. Beschlüsse sind bekanntlich leicht gefasst und abgesegnet, aber ihre Umsetzung ist manchmal schwieriger als erwartet.

Nicht für Ilse Kötting, die als erste Frau die Funktion der Spartenleiterin in der Sportbootsparte bravourös ausfüllt. Weitsichtig wie sie nun mal ist, erkannte Ilse sofort, dass hier nur eine Firma diese Arbeit am effektivsten ausführen kann. Nachdem das Konzept dem Vorstand des TUS Busdorf vorgestellt worden war, gab dieser grünes Licht und die Firma begann mit den Bauarbeiten. Da überwiegend Zimmermannsarbeit vergeben wurde, blieb für die Berechtigten die Installation der Sanitäreinrichtung, was aber eine sehr umfangreiche und arbeitsintensive Maßnahme darstellte. Aber wie so oft in Haddeby, konnte zur Saisonöffnung mit Stolz die neue Sanitäreinrichtung in Betrieb genommen werden. In den Wintermonaten 2000/2001 konnte der zweite Bauabschnitt, die Sanierung des Aufenthaltsraumes, in Angriff genommen werden. Auch hierbei wurde der Boden herausgenommen und eine neue Balkenlage mit Boden eingezogen.

Unser Brückenwart, Gerd Buhmann, koordinierte die anfallende Arbeit mit kleinen Arbeitsgruppen sehr geschickt, so dass fast, für viele unbemerkt, plötzlich der neue Boden fertiggestellt war.

Das i-Tüpfelchen der Clubhaussanierung war letztendlich die Außenverkleidung mit Holz. Die Ära „Fachwerkhaus“ war damit zu Ende. Aber das neue Outfit im nordischen Stil passt sich sehr harmonisch in das Hafen- und Landschaftsbild ein.

UNSERE BRÜCKENWARTE

Dass der Posten eines Brückenwartes einer der arbeitsintensivsten in der Vereinsarbeit ist, können wahrscheinlich nur diejenigen richtig beurteilen, die sich dieser Aufgabe schon einmal gestellt haben. Sie sind das ganze Jahr über Ansprechpartner in allen Angelegenheiten, die den Hafenbetrieb betreffen. Sei es, dass sie im Winter mit dem Spartenvorstand die Liegeplatzvergabe organisierten, dass sie sich Gedanken über Art und Umfang der durchzuführenden Arbeitsdienste machten, die Vorbereitungen für das Ab- und Aufslippen planten oder dass sie in der Saison um die Einhaltung der Hafenordnung bemüht waren. All diese Aufgaben setzten permanente Präsenz voraus. Das dennoch diese vielfältige Tätigkeit ihren Reiz hat, kann man daran erkennen, dass wir seit Bestehen der Sparte nur vier Brückenwarte hatten. Davon waren Siegfried Bilski und Willy Strahl mit jeweils 11 Jahren die „Dienstältesten“. Dass die Tätigkeit eines Hafenmeisters einem auch keine Zeit

zum alt werden lässt, hat uns unser Willy bewiesen.



Mit seinem besonderen Humor hat er so manches Vereinsmitglied und so manchen Gast zum Schmunzeln und manchmal auch zum ernsthaften Nachdenken gebracht. Seit der letzten Spartenmitgliederversammlung hat er das Zepter an Gerd Buhmann abgegeben, dem die Aufgabe sichtlichen Spaß bereitet. Willy kann sich nun als stellvertretender Brückenwart ein wenig zurücklehnen und sich ausschließlich um seine Bootstransporte im Frühjahr und Herbst kümmern.

An dieser Stelle sei euch allen nochmals für die geleistete Arbeit recht herzlich gedankt.

AUF- UND ABSLIPPEN

In den Anfangsjahren wurden die Schiffe, die ja in der Regel noch erheblich kleiner waren, über eine Slipanlage im Hafen Haddeby zu Wasser gelassen. Einige Eigner ließen ihre Schiffe im Stadthafen von Schleswig oder im Schleisegelclub (SSC) mit einem Kran ins Wasser setzen. Dieses war aber aufgrund der langen Schleppwege, die über die Schleswiger Umgehungsstraße und durch die Stadt führten, in Anbetracht des Kfz-Verkehrs ein abenteuerliches sowie zeitaufwendiges Unternehmen. Als dann die Fa. Albrecht ihre Dienste mit einem Autokran anbot, war das Auf- und Abslippen in Haddeby geboren. Bis zum heutigen Tag nutzen viele Schiffseigner diese bequeme Möglichkeit. Die äußerst geringen Slipkosten, die durch Dagmar und Inge kassiert werden, zahlt natürlich jeder gern. Auch die Mitglieder des Fährdorfer Segelvereins, zu denen wir als Hafennachbar ein sehr gutes und kameradschaftliches Verhältnis pflegen, nutzen im Frühjahr und Herbst diese optimale Möglichkeit.



Das traditionelle Frühstück, das von einigen Ehefrauen für alle am Slippen Beteiligten kostenlos gereicht wird, ist eigentlich schon Grund genug, sein Schiff in Haddeby zu slippen. Dass unser Gelände nach diesen Wochenenden wie eine Kraterlandschaft auf dem Mond aussieht, ist nur ein kurzzeitiger Schönheitsfehler, den Hanni Meggers mit seinen landwirtschaftlichen Geräten unmittelbar danach korrigiert, so dass es nicht zu Unmutsäußerungen der Landschaftspflegbehörde kommt.

JUGENDARBEIT

Jugendarbeit in Vereinen ist in der heutigen Zeit das Problem schlechthin. Durch das übergroße Freizeitangebot fällt es den Jugendlichen oft schwer, sich für ein Hobby zu entscheiden. Auch die Anforderungen im schulischen Bereich lassen sehr oft für die Ausübung des Wassersportes sehr wenig Spielraum. In den zurückliegenden Jahren konnten in der Jugendarbeit nur geringe Erfolge registriert werden. Eine positive Resonanz war immer dann zu verzeichnen, wenn darüber hinaus von den Übungsleitern eine interessante und ansprechende Segelausbildung angeboten wurde. Der Jugendwart Ulrich Hunzinger und sein Stellvertreter Achim Grunau haben z.Z. das Ruder fest in der Hand. Zu den Übungsnachmittagen finden sich mehrere segelbegeisterte Jugendliche ein, denen die Grundlagen der Seemannschaft und der Umgang mit den Optimistenjollen fachmännisch vermittelt werden. Für die Zukunft bleibt zu hoffen, dass sich das in Busdorf

herumspricht und noch mehr Jugendliche den Weg in die Sportbootsparte finden werden. Wir würden es uns wünschen!

GESELLIGES VEREINSLEBEN

An- und Absegeln

Das An- und Absegeln ist traditionsgemäß fest im Ablauf einer Segelsaison verankert. Den Festausschüssen ist es in den zurückliegenden Jahren immer wieder gelungen, die Auftakt- und Abschlussveranstaltungen sehr abwechslungsreich zu gestalten. Besonderer Beliebtheit erfreut sich das An- und Absegeln mit anschließender Übernachtung auf dem Schiff in einem Hafen der Schlei. Hier werden dann bei abendlichem Klönschnack und einem zünftigen Essen - manchmal wird sogar das Tanzbein geschwungen - die Pläne und Erlebnisse der Saison ausgetauscht, was auch schon mal bis in den frühen Morgen dauert.

Vereinsregatten

In den Anfangsjahren war in unserem Hafen die "LM-Flotte" der Schlei (acht Boote) beheimatet. Man sprach an der Küste auch von dem „LM-Nest“ Haddeby. Wo so viele typengleiche Schiffe beheimatet sind, ist der Regattagedanke nicht mehr weit. So kam es, dass auf Initiative von Siegfried Bilski, dem damaligen Brückenwart, eine LM-Regatta ins Leben gerufen wurde. Am 08. und 09.09.1984 fand dann auf der Kleinen Breite die erste vereinsinterne Regatta statt. Neben dem

riesigen Spaß den alle Beteiligten dabei hatten, ging es auch sehr konzentriert zu Werke. Nach drei Wettfahrten konnte dann dem siegreichen Skipper der LM 26 "ANIMAT", Klaus Lorentzen, ein von der dänischen LM-Vertretung Europa til SØS gestifteter Pokal überreicht werden. In den Folgejahren fand diese LM-Regatta dann noch dreimal statt. Nach seinem dritten Regattasieg in Folge, ging der Pokal endgültig in den Besitz von Klaus Lorentzen über.



Nun brach in Haddeby eine Zeit an, in der sich viele Eigner von ihren LM's trennten und sich die schnelleren und geräumigeren Mascots kauften. Als Erich Andresen, von seinem Motorboot auf eine "Mascot 28" umstieg, war er von den Segeleigenschaften so begeistert, dass er gleich ein Trimmsegeln ins Leben rief. Jeden Dienstag fand nun auf der Kleinen Breite eine Wettfahrt statt, bei der im Vordergrund stand, die eigene Segeltechnik im Vergleich mit anderen Booten zu optimieren. Dass dabei zwangsläufig bei einigen Eignern das Regattafieber ausbrach, war nicht allzu verwunderlich. Der Schnellste war Egon Plön mit seiner Banner 28. Letztendlich wurde aber das gesteckte Ziel erreicht: Wir trafen uns an einem Abend in der Woche zu einem geselligen Ereignis,

das dazu diene, sein Boot besser kennen zu lernen und die Seemannschaft zu vervollkommen. Beim anschließenden Regattarees wurde dann manchmal das Regelwerk zwar etwas lautstark diskutiert; Protestverhandlungen gab es aber nicht.

Heute ist die Regattatätigkeit fast zum Erliegen gekommen. Wenn früher bis zu acht Boote regelmäßig teilnahmen, sind es heute gerade einmal vier. Hier ist der aktivste Skipper Wolfgang Tönjes mit seinem Boot "Afbetalt". Vielleicht trägt dieser Artikel ja dazu bei, neuen Schwung in die Szene zu bringen. Mit Einführung der Yardstickzahl steht uns ja ein Regelwerk zur Verfügung, um relativ gerechte Ergebnisse zu erreichen. Aber Regatta hin, Regatta her; Ziel war und ist es, bei dem Ereignis Trimmsegeln immer gemeinsam Spaß am Segelsport zu haben!

Mitmachen lohnt sich, auch wenn man nicht immer erster sein kann!

Erichs Wandertag

Wenn die letzten Boote aus dem Wasser sind und etwas Ruhe eingekehrt ist, lädt Erich Andresen alljährlich zu einem Wandertag in die örtliche Umgebung ein. Also wird festes Schuhwerk angezogen und der Rucksack geschnürt. Da ja Segler in der Regel auf ihren Törns die Gegend um die Häfen herum erwandern, Bewegung muss ja schließlich sein, haben alle eine gute Kondition, um die vorgegebene Route problemlos bewältigen zu können.

Bei dem Spaziergang, der in der Regel vom Treffpunkt Hafen Haddeby ausgeht, werden so manche Neuigkeiten und

Erfahrungen ausgetauscht. Unterwegs wird dann eine wohltuende Pause eingelegt, in der gern mit Glühwein -von Anne und Herwig Lenk zubereitet- angestoßen wird; natürlich nur als Aufwärmung versteht sich. Nach einem gemeinsamen Mittagessen und einer Kaffeetafel findet dann der Tag am späten Nachmittag seinen Abschluss. Es ist immer wieder schön!

Adventsfeier

Bei der traditionell jedes Jahr am 6. Dezember stattfindenden Adventsfeier wird das Segeljahr beendet. In einer fröhlichen, aber auch besinnlichen Atmosphäre lassen wir das Jahr noch einmal an unseren Augen vorbeilaufen und schmieden gleich wieder Pläne für die neue Saison. Mehrfach wird die Stimmung durch Vorlesen von Geschichten und Gedichten sowie durch Singen von Weihnachtsliedern festlich abgerundet. Am Ende verabschieden sich alle mit den besten Wünschen für ein frohes und gesegnetes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

FAHRTENSEGELN

Dass die Schlei eines der schönsten Segelreviere an der Ostseeküste ist, ist besonders denen bewusst, die ihre Schiffe hier liegen haben. Da in den Anfangsjahren erheblich kleinere Schiffe in Haddeby beheimatet waren, war es nicht verwunderlich, dass wir zuerst überwiegend unser Revier, die Schlei, intensiv befuhren und hier die ersten seemännischen Erfahrungen machten.

Dann aber steckte eines Tages unser Segelkamerad Harry mit seiner MARAN die Nase mit Ziel Bornholm aus der Schlei. Seine Erzählungen wirkten sich auf einige Crews überaus motivierend aus, so dass es heute fast schon zur Normalität gehört, dass die Schiffe aus Haddeby Häfen in Dänemark und Mecklenburg-Vorpommern besuchen.

Einen Traum, den vermutlich jeder Sportschiffer in seinem Herzen trägt, ist eine Reise durch das Blaue Band Schwedens, den Götakanal.

Wilko und Antje haben sich im Sommer 2000 diesen Traum erfüllt. Der nachfolgende Reisebericht könnte den Einen oder Anderen neugierig machen, sich dieser seemännischen Herausforderung zu stellen.

Die Reise durch den Götakanal

von Wilko

Antje hatte sich hingelegt, die achterliche See bekommt ihr nicht so gut. Der Wind hatte zugelegt. Etwas überstürzt sind wir am Samstag, dem 24.06.00, aus Kappeln losgesegelt. Der Wetterbericht hatte uns für Dienstag Sturm angesagt, und ich Bedenken habe, ob wir die

gesamte Tour durch den Götakanal schaffen, wenn wir besseres Wetter abwarten.

Hier waren wir nun, irgendwo zwischen Gedser und Bornholm. Im Verkehrstrennungsgebiet, dem Nadelöhr, der Kadet-Rinne. Nachts zwischen den Schiffahrtswegen zu kreuzen, ist schon sehr spannend. Nun hat sich die Aufregung gelegt, die Aries Windfahnen-Selbststeueranlage ist eingeschaltet. Ich sitze im Cockpit, genieße die rauschende Fahrt und befinde mich in einem Zustand von Müdigkeit, der manche Dinge umso deutlicher erleben lässt.

Zwischendurch ein Blick auf Antje, sie schläft. Ein Blick in die Runde, keine fremden Schiffe. Kontrolle des Kurses sowie der Kurslinie auf dem GPS-Navigator. Korrekturen sind nicht notwendig. Es darf weiter entspannt werden.

Nach 33 Stunden erreichen wir den Hafen Rönne auf Bornholm und warten hier den für Dienstag angekündigten Sturm ab, der auch tatsächlich pünktlich eintrifft. Wir nutzen die Pause und erkunden mit einem Leihwagen die Insel. Zwei Tage später starten wir in Richtung Südschweden. Simrisham ist unser nächstes Ziel. Das Segelwetter ist vom Feinsten, Sonnenschein bis Kalmar, neben Stockholm wohl die größte Stadt an der Ostküste Schwedens.

Nach einem Ruhetag mit Stadtbesichtigung geht es in die Schärenwelt der schwedischen Ostküste, die einen ganz besonderen Reiz hat. Mein Stegnachbar hat mir ein idyllisches Plätzchen empfohlen, das ich mir sofort in die Seekarte eintrage. Es liegt mitten im Schärengebiet, abseits

der Haupttrouten und soll absolute Abgeschlossenheit garantieren.



Als wir den Ankerplatz erreicht haben, treffen wir dort einige Schweden, die es genauso dort hingezogen hat. Wir tasten uns so ganz langsam an einen Felsen heran, als es plötzlich gewaltig rummt, sodass uns der Schreck in die Glieder fährt. Im nächsten Moment sind wir wieder frei. Da war doch in der Seekarte ein winziges kleines Kreuz in einem punktierten Kreis, der flache Unterwasserfelsen anzeigt. Ich hatte es schlichtweg übersehen. Dennoch lassen wir es uns nicht nehmen, mit Heckanker an den Felsen zu fahren, um uns mit der Bugleine an einem Baum festzumachen. Wir erleben dort einen idyllischen schwedischen Sommerabend, bevor wir am nächsten Tag in Richtung Mem, dem Tor zum Götakanal, weiterfahren.

Da stehen wir nun vor einem schmalen, schlichten Schleusentor aus Holz, Baujahr 1901, und sehen, wie einige Schiffe vor uns bereits hochgeschleust werden. Dann sind wir dran, finden hilfreiche Hände an Land, die uns den besten Weg zeigen, mit dem Schleusen fertig zu werden.

Beim Schleusen nimmt man die Achterleine kurzstagg und stramm. Die

Vorleine wird weit nach vorne an Land belegt und über eine Rolle am Bug nach hinten auf eine Winsch geführt. Beim Höherkommen wird dann jeweils die Lose aus der Vorleine herausgenommen; die Achterleine bleibt unverändert. Eher, als wir dachten, sind wir plötzlich auf dem erhöhten Wasserspiegel und finden eine absolut ruhige Kanallandschaft vor.

Von entgegenkommenden Segelschiffen sowie von Radwanderern, die parallel zum Kanal fahren, werden wir freundlich begrüßt. Wir lassen uns insgesamt 14 Tage Zeit für den Kanal und haben somit auch Gelegenheit, die Orte unterwegs zu besichtigen. Wir arbeiten uns so langsam zu der größter Schleusentreppe in Berg vor. Hier sind sieben Schleusenstufen hintereinander. Es wirkt von unten, wie auch von oben beängstigend. Wir sind erstaunt, wie reibungslos alles klappt, wie ausgesprochen hilfreich die Mannschaften der anderen Boote in der Schleusenkammer sind und erreichen schließlich die höchste Stelle des Götakanals, knapp 100 Meter über dem Meeresspiegel.



Im westlichen Drittel des Kanalabschnittes erscheinen dann die großen Seen: Vännern und Vättern waren mir in meiner Vorstellung weitaus

kleiner als in der Wirklichkeit, sodass es ohne weiteres möglich wäre, auf einem der Seen einen ganzen Urlaub zu verbringen.

Das Wetter ist insgesamt zugezogen, es regnet wiederholt und auf dem Vännernsee haben wir sogar Starkwind. Eine nicht unerhebliche Welle baut sich auf.

Am Vännernsee endet der Götäkanal. Bei Vännersborg beginnt der Trollhättenkanal mit insgesamt 5 Schleusen, der uns zum Fluss Götaalv führt. Die Schleusen Trollhättenkanal sind deutlich höher, der Hub beträgt hier bis zu 12 Meter. Bisher hatten wir Schleusen von 1-3 Meter Hub erlebt. Da das Schleusen bergab jedoch deutlich sanfter erfolgt als bergauf, bereiten uns die letzten Schleusen keine Schwierigkeiten.

In einem Seitenarm des Götaalv ankern wir und erleben eine letzte milde schwedische Sommernacht, bevor wir die Wasserwege zwischen Ost- und Westküste bei Göteborg verlassen und über Skagerrak, Kattegat wieder nach Schleimünde fahren.

Sicherlich ist es schwierig, in einer kurzen Darstellung die Erlebnisse einer 6-wöchigen Reise wiederzugeben. Auch die Stimmungen und Gedanken einzufangen, die einem während der Reise so kommen:

Worin liegt der Reiz des Fahrtensegelns?

Es hat schon etwas mit Herausforderung und Abenteuer zu tun, vielleicht die letzte Möglichkeit, in unserer organisierten Welt unabhängig von Vorgaben seinen eigenen Weg zu suchen, der nur abhängig ist von den Elementen, dem Boot und dem eigenen Können sowie

von der Zumutbarkeit für die Mannschaft. Alle Sinne sind gefordert, die Reize von außen reduzieren sich auf den Wohnraum Schiff und lassen das Erleben umso intensiver werden.

Auch Antje will gerne wieder mit auf den nächsten Törn gehen.

VORSTÄNDE DER SPORTBOOTSPARTE

SPARTENLEITER

26.03.76 - 06.02.90	Erich	Andresen
06.02.90 - 04.02.98	Siegfried	Bilski
04.02.98 -	Ilse	Kötting

STELLV. SPARTENLEITER

- 14.01.87	Wolfgang Schulze
14.01.87 - 06.02.90	Klaus Krügel
06.02.90 - 01.02.95	Klaus Lorentzen
01.02.95 - 07.02.97	Hans Zickermann
07.02.97 - 18.01.01	Herwig Lenk
18.01.01 -	Wilko Schoormans

BRÜCKENWART

26.03.76 - 14.01.87	Siegfried Bilski
14.01.87 - 16.02.89	Wolfgang Fey
16.02.89 - 18.02.01	Willy Strahl
18.01.01 -	Gerd Buhmann

STELLV. BRÜCKENWART

1985 - 12.02.86	Wolfgang Schulze
12.02.86 - 13.01.88	Holger Prinz
13.01.01 - 16.02.89	Willy Strahl
16.02.89 - 06.02.90	Monika Exner
06.02.90 - 04.02.98	Erich Andresen
04.02.98 - 18.01.01	Gerd Buhmann
18.01.01 -	Willy Strahl

SCHRIFTFÜHRER

- 1982	Wolfgang Schulze
1986 - 06.02.90	Dieter Warmbier
06.02.90 -	Dagmar Springer

KASSENWART

17.01.87 - 06.02.90	Thomas Hansen
06.02.90 - 12.02.91	Inge Schulze

JUGENDWART

16.02.89 - 06.02.90	Jürgen Exner
12.02.91 - 17.02.93	Ralf Stamm
17.02.93 - 01.02.95	Wolfgang Fey
07.02.97 - 20.01.99	Wilko Schoormans
20.01.99 - 18.01.01	Ulrich Vogel
18.01.01 -	Ulli Hunzinger

VERTRETER DES JUGENDWARTES

12.02.86 - 06.02.90	Thomas Hansen
06.02.90 - 12.02.92	Martin Kitschke
04.02.98 - 20.01.99	Ulrich Vogel
27.01.00 -	Achim Grunau

UMWELTSCHUTZBEAUFTRAGTER

06.02.90 - 04.02.98-	Wolfgang Schulze
04.02.98 -	Andreas Kunte

Gedenken

Lutz Busche

Uwe Jepsen

Georg Jessen

Athur Mohr

Egon Plöhn

Inge Posselt



Epilog

Zum Schluss sei noch eine Anmerkung gestattet. Die Broschüre zu unserem 25-jährigen Jubiläum sollte einen Überblick über die Entstehungsgeschichte, die bauliche Entwicklung der Hafenanlage sowie über die Aktivitäten in der Sportbootsparte geben. Die Arbeit an der Hafenanlage ist ein Beispiel dafür, wie der Gedanke "Wir bauen einen Hafen" in langer gemeinschaftlicher Arbeit verwirklicht wurde. An dieser Stelle gilt der Dank in großem Maße den Mitgliedern, die durch jahrelange Arbeit entscheidend zum Gelingen beigetragen haben. Aus redaktionellen Gründen konnte aber in den einzelnen Artikeln nicht auf alles so eingegangen werden, wie es sicherlich wünschenswert gewesen wäre.

Wenn beim Lesen dem einen oder anderen so manche Anmerkung, Ergänzung und auch Richtigstellung eingefallen ist, teilt sie uns bitte mit. Wir werden sie dann weiter bearbeiten, sodass daraus vielleicht einmal ein umfassender Beitrag zur Vereinschronik des TUS Busdorf werden kann.

Zum Schluss noch eine Anmerkung: Beim Durchblättern unseres Gästebuches muss man mit Freude feststellen, dass der Hafen Haddeby an der Küste eine gute Adresse ist und einen hervorragenden Ruf hat. Dieses ist unser aller Verdienst! Darum lasst uns gemeinsam in diesem Sinne weitermachen.

Mast- und Schotbruch

