

WVM

Wassersport-Vereinigung Mönkeberg e.V. ~ gegr. 1968

Nr. 200 | August 2026



Bulleye



Kallisto
Blaues Band
Ostküste von Schweden



IHR FENSTEREXPERTE!

Fenster & Türen

aus Kunststoff & Holz

VELUX Fenster

Rolläden

ROLF STRUVE

Fenster- & Bautechnik GmbH

Dorfstr. 65, 24248 Mönkeberg

0431- 23 27 95

www.struvegmbh.de





Inhaltsverzeichnis

- 1 Liebe WVM-Freunde
- 2 Der Vorstand
Kontakte
- 3 Arbeitsdienst
- 5 Kallisto
- 6 Der Wille-Kran
- 7 Blaues Band
- 10 Wimpelgeschichten
Jonas Kliegis
- 12 Ostküste von Schweden
Hans-Peter Thiessen
- 16 DM-MC 2026
- 17 Flaggenalphabet
- 18 Nachtregatta
- 20 Blei vs. LiFePo
JoSi
- 22 Aalregatta
- 23 Wusstet Ihr, dass...
- 24 Schleusenbesichtigung
- 26 Unser Verein
- 27 Bordküche
- 27 Erreichbarkeit Hafenmeister
- 28 Die Schlappkiste / Impressum



Grit Saggau

Liebe WVM-Freunde,

zur Halbzeit der Segelsaison zeigt sich das Wetter in diesem Jahr bislang eher von seiner wechselhaften Seite. Mal gibt es zu viel Wind, mal zu wenig. Dazu kommen immer wieder graue Wolken und Temperaturen, die nicht so recht Sommerstimmung aufkommen lassen wollen. Wirklich perfekte Segeltage waren bisher eher selten. Dennoch hat jede Ausfahrt ihren eigenen Reiz. Denn auch bei durchwachsenen Bedingungen bleibt die Freude am Wasser, an der Gemeinschaft und an den vielen kleinen besonderen Momenten, die eine Segelsaison ausmachen.

Gerade jetzt, zur Mitte der Saison, wird spürbar, wie viel die vergangenen Wochen bereits gebracht haben: gemeinsame Stunden an Bord, gelungene Manöver, schöne Begegnungen im Hafen und die Vorfreude auf alles, was noch vor uns liegt. Auch wenn das Wetter noch Luft nach oben hat, ist die Stimmung an Land und auf dem Wasser ungebrochen. Besonders groß ist inzwischen die Vorfreude auf das Sommerfest. Es ist der Zeitpunkt, an dem nicht nur das Segeln, sondern vor allem das Miteinander im Mittelpunkt steht. Gemeinsam feiern, lachen, erzählen und einen schönen Abend verbringen – genau das macht die Saison neben dem Sport so besonders.

Vielleicht spielt das Wetter bis dahin ja noch etwas besser mit. Und wenn nicht, wird die gute Laune sicher trotzdem ihren Kurs halten.

Viel Spaß beim Lesen.

Euer „Bulleye-Team“

PS: Das Wetter hat uns zur KiWo gezeigt, was Sommer kann – mit Temperaturen, die es in sich hatten. Wir lassen uns weiter überraschen.



Titelbild:
Hanno Gripp
Schleuse Kiel Wik

... Arbeitsdienst...

Wie heißt es bei uns im Verein immer so schön:

„Nach dem Arbeitsdienst ist vor dem Arbeitsdienst.“

Und wenn man ehrlich ist, steckt darin mehr Wahrheit, als man manchmal hören möchte.

Denn kaum ist die letzte Aufgabe erledigt, das Werkzeug verstaut und das Bier ausgetrunken, wartet schon das nächste Projekt um die Ecke. Ein Vereinsheim klingt zunächst gemütlich — ein bisschen zusammensitzen, schnacken und vielleicht mal ein Bier trinken. Doch jeder weiß: Ein Haus bringt Arbeit mit sich. Sehr viel Arbeit. Und das Drumherum? Das schafft es sogar noch, eine Schippe draufzulegen.

Besonders unser Hafen scheint nachts heimlich neue Aufgaben zu erfinden. Kaum hat man irgendwo etwas repariert, meldet sich garantiert die nächste Ecke zu Wort. Ein Steg knarzt, irgendwo lockert sich eine Schraube, eine Lampe beschließt spontan den Ruhestand oder ein Poller möchte plötzlich schief durchs Leben gehen.

Natürlich könnte man vieles einfach machen lassen. Firma anrufen, Rechnung bezahlen, fertig. Aber genau das ist nicht der Gedanke unseres Vereins. Jeder leistet seinen Beitrag.

Und genau das macht den Unterschied.

Da gibt es die Arbeitsgruppen, die still und zuverlässig im Hintergrund wirken. Arbeiten, die kaum jemand bemerkt, solange alles funktioniert. Andere wiederum stehen mitten im Geschehen: beim Ab- und Aufslippen, wo alle sich plötzlich auf dem Winterlagerplatz tummeln.

Und dann kommen die berühmten Monate November und März. Die Zeit, in der überall gehämmert, gebohrt, geschliffen und elektrisiert wird. Manchmal sogar gleichzeitig.

Doch trotz aller Arbeit, trotz kalter Finger, schiefer Schrauben und spontaner Materialsuche gehört genau das dazu. Ohne den Einsatz jedes Einzelnen gäbe es keine Gemeinschaft. Nichts würde erhalten bleiben. Kein Hafen, kein Vereinsleben und wahrscheinlich nicht einmal das tolle Winterlager für Mast und Schiff.

Am Ende sind es genau diese gemeinsamen Stunden zwischen Werkzeugkasten und Hafenkante, die den Verein ausmachen.

Und kaum ist alles geschafft, sagt garantiert schon wieder jemand mit einem Grinsen:

„So Leute... nach dem Arbeitsdienst ist vor dem Arbeitsdienst.“

Redaktion Bulleye





**Bootsbauarbeiten
Winterlager
20 t Krananlage
Ausrüstung
Service**



Am Hafen | 24235 Laboe
Phone: +49 (0) 4343 - 42 40 66
Email: info@becsen.de

www.becsen.de

**Segel für
Cruising & Racing
Yachten**

8 m-R Yacht Feo



wir haben Profil

Beratung & Service vor Ort
Ihre Ansprechpartner:
Uwe Kock
Telefon 0431-72 39 79

SCHULTZ SEGEL GMBH · LANGENKAMPWEG 12 · 24148 KIEL · SCHULTZ-SEGEL.DE

STAZ DESIGN

Ein Urgestein verlässt den Hafen => die „Kallisto“ ...

und aus der „KrausBock“ wird eine „kleine Schwedin“

Im Frühjahr 2021 übernahmen wir von Claudius Techow die „Kallisto“, ein altherwürdiges Segelboot aus Stahl. Nachdem wir mangels Liegeplatzes die Saison 2022 im Olympiahafen Schilksee verbracht haben, hatten wir das große Glück, ab 2023 wieder in unseren schönen Sporthafen der WVM zurückkehren zu dürfen. Wir verbrachten viele tolle Jahre auf der „Kallisto“, mit tollen Touren, etwa mehrfach in die Flensburger Förde (wir sind Glücksburg Fans geworden) oder auch in die dänische Südsee. Was natürlich nicht fehlen durfte, war eine Kanaltour mit Übernachtung bei der Regatta Vereinigung Rendsburg (die dortige Hafenmeisterin ist Kult, sorry Rainer & Dieter Ihr seid natürlich auch cool) Als wir in Holtenau in der Schleuse „Süd-Süd“ neben einem Containerfrachter lagen, welcher vom Ausmaß einem Mehrfamilienhaus gleichkam, waren wir froh, 4 t Stahl um uns herum zu wissen. Gleichwohl kamen wir im Frühjahr 2025 auf die Idee, im kommenden Winter auf ein GFK-Segelboot umzuschwenken. Doch dann kam alles etwas schneller als geplant ...

Im Mai 2025 entdeckten wir in Kleinanzeigen, dass eine Albin Accent zum Verkauf steht. Eine Albin sollte es bei uns auf jeden Fall sein und auch sonst passte alles. Dann kam die Überraschung: Die Albin wurde im Hafen der WVM durch unser langjähriges Vereinsmitglied Jürgen Krause angeboten. Es war sein schönes Segelboot, die „KrausBock“. Wir sahen uns die „KrausBock“ an und wussten, die soll es sein. Einzig, der sehr frühe Termin war für uns absolut unpassend. Schnell entstand die Idee, für den Rest der Saison, zusammen mit Jürgen Krause, eine Eignergemeinschaft bis Oktober 2025 zu bilden. Gesagt, getan. Für Männer



und mich noch mit dem großen Vorteil verbunden, durch Jürgen's sehr hohe Fachkompetenz eine mehrmonatige Fortbildung zu genießen. Danke dafür Jürgen!

Seit Ende Oktober sind wir jetzt die neuen Eigner der „KrausBock“. Ach so, da war ja noch die „Kallisto“. Der Verkauf gestaltete sich erheblich komplizierter als gedacht. Viele Interessenten hatten Angst vor der Bearbeitung von Stahl. So zog sich der Verkauf lange hin. Im Rahmen einer Punktlandung verließ die „Kallisto“ (ich hatte Tränen in den Augen) nach mehreren Jahrzehnten am 12.11.2025 den Hafen der WVM und nahm Kurs Rostock-Gehlsdorf, dem neuen Heimathafen. Wir haben zu Helge, dem neuen Eigner der „Kallisto“, sehr guten Kontakt und werden unsere alte „Stahldame“ auf jeden Fall besuchen.



Neuer Heimathafen
Rostock Gehlsdorf

Und wieso wird die „KrausBock“ eine „kleine Schwedin“? Sowohl Männer, als auch ich, habe familiär engen Kontakt nach Schweden und verbringen dort mit unseren Familien viel Zeit. Dazu kommt, dass die Albin auf einer schwedischen Werft vom Stapel lief. Sie ist dementsprechend tatsächlich eine „kleine Schwedin“ ...

Wer also ab dem 18.04.2026 die „KrausBock“ im Hafen sucht, sollte lieber nach der „lille svensk“ Ausschau halten.

Wir freuen uns – Männer & Lars

Der Wille-Kran und der letzte Abend im Winterlager

Zwischen den dicht aneinander stehenden Booten ragte er empor wie ein stählerner Riese: der Wille-Kran. Sein gewaltiger Ausleger streckte sich hoch in die kalte Winterluft, als wolle er allen im Hafen zurufen: „Morgen geht's los!“

Schon beim Betreten des Winterlagers spürte man diese besondere Stimmung. Die Saisonpause ist vorbei. Morgen ist endlich Slipp-Tag.

Noch herrschte geschäftiges Treiben zwischen den Booten. Einige Eigner werkten konzentriert an ihren letzten Vorbereitungen. Hier wurde noch einmal der Motor gecheckt, dort ein Werkzeug gesucht oder ein letzter prüfender Blick auf den Rumpf geworfen. Der Zeitplan wurde längst verteilt und für alle auf unserer Webseite nachlesebar. Mit dem ersten Licht des Morgens sollte alles beginnen.

Doch trotz aller Arbeit lag etwas Feierliches in der Luft.

Denn Ralph und Peter hatten sich für den Freitagabend etwas Besonderes einfallen lassen:

Ein Winterlager-Abschlusstreffen mit Grillwurst und Bier. Schon bald zog der Duft von Gegrilltem über den Winterlagerplatz, vermischte sich mit kalter För-

deluft und dem typischen Geruch von Holz, Tauwerk und Maschinenöl.

Die Leute standen in kleinen Gruppen zusammen, lachten, erzählten Geschichten aus der vergangenen Saison und schmiedeten bereits neue Pläne für den Sommer. Endlich hatte man einmal Zeit für einen ruhigen Schnack. Gespräche wurden länger, Erinnerungen lebendiger und aus kurzen Grüßen wurden echte Unterhaltungen.

Zwischen all dem Klönen und Lachen wurde aber auch noch gearbeitet. Der eine oder andere nutzte die Gelegenheit, um mit Unterstützung am Mast noch schnell kleinere Reparaturen zu erledigen. Manche Schraube wollte jedoch nicht so wie ihr Besitzer – und nicht jede Reparatur versprach ein glückliches Ende. Doch genau das gehörte dazu.

Als der Abend langsam dunkler wurde und die letzten Bierflaschen geleert waren, fiel der Blick immer wieder auf den mächtigen Wille-Kran. Ruhig stand er da, bereit für den nächsten Morgen. Und jeder wusste: Wenn der Kran wartet, dann beginnt bald wieder das Abenteuer auf dem Wasser.

Redaktion Bulleye





Himmelfahrt und Blaues Band 2026



Es ist schon gute Tradition, dass die WVM am Himmelfahrtswochenende einen Vereinsausflug plant und die Hintour als Wettfahrt um das „Blaue Band der WVM 2026“ ausgelobt wird. Unser Festwart Jan Löhndorf ermittelte in Rahmen einer basisdemokratischen Abstimmung unter uns ambitionierten WVM-Mitgliedern über eine WhatsApp-Abstimmung das diesjährige Ziel „Bagenkop auf Langeland“.

Da es seit drei Jahren dorthin geht, brauchte die Ausschreibung von 2024 auch nicht aktualisiert zu werden. Die WVM-Wohnmobilsten, Kai-Uwe und Anke, sowie Birgit und Thies Lienau reisten auf dem Landwege vorweg und bauten schon die Freibieranlage vor den Grillpavillons am Hafen in Bagenkop auf. Der nach Ausschreibung erlaubte „fliegende Start“ ergab einen run auf die Wind- und Wetterprognosen bei allen verfügbaren Vorhersagediensten (wie Windfinder, Windy oder Wetteronline). Und immer wieder wurden die Eisheiligen angeführt, die das Wetter an diesem Maiwochenende zu kalt, zu nass und vor allem zu windig machen würden. Sandra und Marco Hollenbach auf ihrer doch seetüchtigen X-40 „Frau Holle“ machten sich schon am Mittwoch auf und waren das „First Ship in Bagenkop“. Vom Hafenturm aus konnten sie dann den Einlauf der WVM-Armada am Donnerstag beobachten und über die sozialen Medien kommentieren. Den guten Westwind am Mittwoch nutzen auch einige Boote – unter anderem „Canta Libre“ von Jan Löhndorf und „Even Star“ von Marc Jahn – um einen Sprint zum Zwischenstopp in der Marina Wendtorf hinzulegen. Am Donnerstag, dem Himmelfahrtsmorgen, erfüllte eine geschäftige Aufbruchstimmung den Mönkeberger Hafen. Als erstes legte Peter Gronwald mit seiner „Snoopy“ bereits um 8.14 Uhr ab. Die Langschläfer folgten... War es gute Sitte oder beste Wetterrecherche? Unser Vorsitzender Marc Schweers startete nach allen anderen erst um 12.45 Uhr auf seiner „Up to Orbit“ zur Verfolgungsjagd. Dank WhatsApp „Segeln Mönkeberg“ waren wir im Bilde, wer wo über die Ostsee segelte. Segelte? Vor Laboe breitete sich die erste Beinahe Flaute aus. Wir loggten mit Mühe unter Spi noch 3kn Fahrt und wurden von

spielenden Tümlern überholt. Aber: Kaiserwetter, eitel Sonnenschein und für die Hartgesottenen Kurzhosensegeln. So blieb es bis nach Bagenkop. Den Spi mussten wir nur einmal kurz bei einem Winddreher vor Friedrichsort bergen, ansonsten 5 Stunden Spisegeln nach Dänemark! Auf dem Wege überholten wir die „Xigarre“ von Jan Ehlers mit meisterlicher Beratung von Rolf Meister. Können sie ihren Vorjahreserfolg wiederholen? Auch die „Canta Libre“ sah uns aufkommen und gleich darauf postete Jan Löhndorf „Jetzt ist die TINA vorbei...“ Mit letztem Windhauch erreichten wir das Ziel: die Hafeneinfahrt Bagenkop querab.

Die Xigarre erwischte die Nachmittagsflaute komplett und so krochen sie unter den Augen der bereits am Bierstand versammelten Frühankommer erst eine Stunde später über die Ziellinie. Aber gesegelt! Ein paar WVM-ler nutzen die brummenden Flautensegel, um rechtzeitig am Grillstand anzukommen. 18 Uhr war Zielschluss. Pünktlich um viertel vor 6 Uhr setzte sich im Hafen ein neuer Westwind durch, der sogar Schaumkronen auf die Ostsee zauberte. Um 17.57 Uhr überquerte „Maverick“ mit Ehepaar Hellmann die Ziellinie, Marc Schweers als Vorsitzender und Gentleman um 17.59 Uhr mit „geloggten 8 Knoten über Grund“. Punktlandung! Ab 18 Uhr wurde gegrillt und gechillt. Und gerechnet... Zur Preisverleihung um 19.30 Uhr war der erste Hunger gestillt, aber die Spannung stieg, als Festwart Jan Löhndorf die stilvollen Preise - WVM-Himmelfahrtswein - aufstellte und zur Preisverteilung rief. „Ich bin nur außer Konkurrenz“, entschuldigte sich Peer Zelda auf dem großen Katamaran „Querida“. „Gibt's nicht!“, antwortete Jan, „Jeder bekommt seinen Preis!“ Und so war es dann auch: Das „Blaue Jugendband“ ging

an die XoXo-Crew mit Thiesi und Morten, wenn auch nicht mehr ganz jugendlich, lehnten sie doch vorbildlich die alkoholischen Siegergetränke ab. Den Durchhaltepreis für den längsten Segelgenuss mit 7 Stunden und 25 Minuten erhielten Peter Slezak und sein Segel-





Freund die unterwegs auf seiner "Sol" nach Bagenkop waren. Ein perfekt passender Bootsnahme. Erfolgreich mit dem Zwischensprint ersegelte „Canta Libre“ Platz 3 und plötzlich waren sogar Sarah und Joana als Crewmitglieder dabei. Zu viel Sonne beim Segeln schadet dem Handydisplay! Daher war Jan meist als Einhandsegler an Deck. Platz 2 als schnellstes Boot ersegelte die „Up to Orbit“. Für diese „line honours“ erhielt Marc Schweers das „Blaue Ehrenband der WVM 2026“. 5 Stunden und 14 Minuten von Hafenmole zu Hafenmole sind schon schnell! Der Spätstart war das Erfolgsgeheimnis und so gewann „Maverick“ mit Rita und Arcadius Hellmann das „Blaue Band der WVM 2026“. Überreicht wurde der Wanderpokal vom Vorjahressieger Jan Ehlers. Aber wirklich schnellstes Boot? Das war die „Nixe“ von Bärbel und Bernd Käding, die mit 2 Stunden und 30 Minuten einen Allzeitrekord hinlegten: „Hebel on the table“. Das ist auch ein Blaues Band wert!

Der kühle Westwind nahm über die Nacht noch zu, und da für Samstag Sturm und Regen angekündigt wurden, leerte sich der Hafen in Bagenkop schon früh am Freitagmorgen. Ein wenig verkatert machten wir uns auch nach dem Frühstück und dem Wechsel auf die Kreuzfock auf den Heimweg. Das Gross nahm Kurs auf die Schlei, wir wollten die volle Kreuz zurück nach Mönkeberg wagen. Vor uns am Horizont ein weiterer Segler hart am Wind... Wir kamen auf und plötzlich gingen dort alle Segel runter! Was ist los? Weit und breit kein Schiff... „Wir fallen ab und segeln dahin!“, entschied Vinka sofort. Und bei der Annäherung sahen wir Rolf Meister im Cockpit mit seitlich wippenden Armen. Wir rollten das Vorsegel ein und bereiteten eine Schleppleine vor. TINA und Motor, das ist so eine Sache. Also segelten wir von Lee mit Aufschieber an der „Xigare“ vorbei. Die Übernahme der Schleppleine klappte beim ersten Versuch. Das Vorsegel wurde wieder ausgerollt und weiter ging es auf die Kreuz. Statt 7 nur noch 5,5 Knoten und etwas ruckelig, aber egal. Wir wussten nicht, was eigentlich los war und konnten uns über zwei Festmacherlängen auch nicht unterhalten, so windig war es. Und keine Netzabde-



ckung! Nach einer Stunde mit Annäherung an die Schlei zurück im deutschen G5-Netz konnten wir den Grund der Havarie erfahren. In einer Welle brach ein Püttingbeschlag am Oberwant und nur durch eine Notwende blieb der Mast stehen. Nach dem Bergen der Segel wurde der Mast mit dem Spifall provisorisch gesichert. „Und wo wollt ihr hin?“, fragte Vinka die Havaristen - „Nach Mönkeberg!“ Eine Kreuz von Bagenkop nach

Mönkeberg ist schon anspruchsvoll und dann noch mit einer Albin im Schlepp. Aber wir haben tatsächlich noch ein paar überraschte Segler überholt. Jan Ehlers resümierte auf seiner Albin Express: „Die Geschwindigkeit an der Kreuz war wie immer, nur



ohne Schräglage“ Und wir konnten sie die ganze Zeit nicht abhängen, erst direkt vor dem Hafen, und dann haben sie uns auch noch beim Einlaufen überholt! Beim (alkoholfreien) Anlegebier war der erste Schreck überwunden. Die Ersatzteile schon bei „Benns“ in Schweden bestellt und Rolf Meister erinnerte sich: „Immer die TINA: Schon 1986 habt ihr mich ab geborgen, als ich mit meiner J-24 auf dem Stollergrund gekentert bin!“ Aller guten Dinge sind 3!

Besser nicht!

Gorch Stegen



Ergebnis Blaues Band 2026:

	Schiffsname	Crew	YS	Gesegelt	Berechnet	
1	„Maverick“	Ehepaar Hellmann	105	5:54	5:37	(Sieger Blaues Band der WVM 2026)
2	„Up to Orbit“	Marc Schweers	93	5:14	5:38	(Line Honours, Sieger Blaues Ehrenband 2026)
3	„Canta Libre“	Jan Löhndorf	108	6:28	6:00	
4	„TINA 4“	Vinka und Gorch Stegen		5:24	6:13	
5	„Snoopy“	Peter Gronwald		7:08	6:36	
5	„Xigarre“	Jan Ehlers	104	6:53	6:36	
6	„Sol“	Ehepaar Slezak	102	7:25	7:13	Durchhaltepreis
7	„Even Star“	Marc Jahn	105	7:15	6:54	brummende Segel
8	„Giulia“	Matis und Jamie	104	6:50	6:27	Sieger Blaues Jugendband der WVM 2026
9	„XoXo“	Morten, Thisie und Nika		Geschätzt	6:57	
10	„Mea Requiem“	Nico Groot				
11	„Nixe“	Bernd und Bärbel Käding		Geplottet	2:30	Ehrenband der WVM 2026

DER SCHAUMSTOFF LADEN

Ihr Servicepartner rund ums Polster in Kiel und Berlin

**Hochwertige Polster
Nach Ihren Wünschen
individuell gefertigt.**



Hamburger Chaussee 70 | Am Waldwiesenkreisel | Tel.: 0431 6499664

**Schaumstoffzuschnitte • Yacht- und Caravanpolster
Deko-Artikel • Hängematten und vieles mehr...**

www.schaumstoffladen.de



Wimpel Geschichten aus aller Welt – Folge 1

Der Pacific Mariners Yacht Club (PMYC), Kalifornien, USA

Mit dieser Ausgabe möchte ich eine neue Rubrik in unserer Vereinszeitung „Bulleye“ ins Leben rufen.

Die Idee dahinter ist einfach:

In unserer Wimpel Galerie im Vereinshaus hängen zahlreiche Wimpel von Vereinen, Yachtclubs und Organisationen aus aller Welt. Jeder einzelne davon hat irgendwann seinen Weg zu uns gefunden – sei es als Geschenk, als Erinnerung an eine Reise, einen Vereinsbesuch oder einen sportlichen Austausch.

Ähnlich wie die bekannten botanischen Bücher mit Titeln wie „*Was blüht denn da?*“ oder „*Was wächst denn da?*“ soll diese kleine Serie dazu einladen, genauer hinzusehen und zu fragen:

„Welcher Wimpel hängt denn da?“

Die Geschichten hinter den Wimpeln lassen sich heute oft nur noch teilweise nachvollziehen. Wer den Wimpel mitgebracht hat, unter welchen Umständen er überreicht wurde oder welchen Weg er bis in unser Vereinshaus zurückgelegt hat, bleibt wahrscheinlich häufig im Dunkeln. Trotzdem lohnt es sich, die Hintergründe genauer zu betrachten. Denn jeder Wimpel steht für Menschen, Vereine, Traditionen und die gemeinsame Leidenschaft für den Wassersport. Vielleicht gelingt es uns, auf diese Weise wenigstens ein kleines Stück an der Geschichte dieser Mitbringsel aus aller Welt teilzuhaben.

Den Anfang macht ein Wimpel aus den Vereinigten Staaten von Amerika: der des *Pacific Mariners Yacht Club* (PMYC) aus Marina del Rey in Kalifornien.

Der Pacific Mariners Yacht Club wurde 1963 gegründet und befindet sich in Marina del Rey, einem der größten künstlich angelegten Sportboothäfen der Welt, südlich von Los Angeles. Der Club bezeichnet sich selbst als einen der wenigen verbliebenen „Do-it-yourself“-Yachtclubs Südkaliforniens. Das bedeutet, dass viele Aufgaben und Aktivitäten bis heute durch die

Mitglieder selbst organisiert und durchgeführt werden. Gemeinschaftliches Engagement und Eigeninitiative gehören dort seit der Gründung zur Klubkultur.

Auf seiner Internetseite beschreibt sich der Club mit folgenden Worten (sinngemäß aus dem amerikanischen Englisch übersetzt):

„Der Pacific Mariners Yacht Club wurde 1963 gegründet und ist einer der wenigen ‚Do-it-yourself‘-Yachtclubs in Südkalifornien. Unsere schönen Clubanlagen stehen Mitgliedern und Gästen während der meisten Tages- und Abendstunden offen. Der Club war stets stolz auf seinen Ruf als einer der freundlichsten und unterhaltsamsten Clubs der Region. In der Yachtclub-Gemeinschaft ist der PMYC für seine Gastfreundschaft bekannt. Deshalb gilt er für viele Fahrtensegler, die entlang der Westküste der USA und Mexikos unterwegs sind, als ein unverzichtbarer Anlaufpunkt. Viele von ihnen nutzen auch den direkt am Club gelegenen Gästesteg. Kommen Sie jederzeit vorbei und besuchen Sie uns!“

Beim Lesen dieser Zeilen musste ich unweigerlich schmunzeln. Der Gedanke eines offenen, gastfreundlichen und von seinen Mitgliedern getragenen Vereins klingt schließlich gar nicht so weit entfernt von dem, was auch viele von uns an der WVM schätzen.

Besonders interessant ist die Entstehungsgeschichte des Clubs. Sie liest sich stellenweise fast wie ein Stück Seemannsgarn – stammt aber tatsächlich aus den Erinnerungen des Clubgründers Phil Murray Jr. Ende der 1950er Jahre beschlossen einige Arbeitskollegen einer Versicherungsgesellschaft in Los Angeles, gemeinsam ein Boot zu kaufen. Der Plan war zunächst weniger sportlicher Natur. Murray schreibt ganz offen, man habe ein Boot gesucht, dessen Hauptzweck darin bestand, gemeinsam Spaß zu haben und zu feiern.

Nach einigen Wochen Schleif-, Streich- und Reparaturarbeiten wurde das Boot feierlich getauft. Mit einer zerschellenden Champagnerflasche am Bug begann die erste große Reise der neuen Bootsgemeinschaft. Diese führte allerdings nur etwa eine Meile weit zum Restaurant Ports of Call in San Pedro. Da nicht alle Eigner an Bord Platz fanden, reisten einige kurzerhand mit dem Auto an. Das Boot funktionierte einwandfrei, das Mittagessen



fiel laut den Erinnerungen des Gründers „ziemlich flüssig“ aus und am Nachmittag kehrten alle gut gelaunt zum Liegeplatz zurück. Das Boot wurde aufgeräumt, die Mannschaft fuhr nach Hause – und kurz nach Mitternacht kam der Anruf aus der Marina: „Euer Boot ist gesunken.“

Wie sich später herausstellte, waren vermutlich Einbrecher auf der Suche nach wertvoller Bordelektronik an Bord gewesen. Da es auf dem alten Boot nichts zu holen gab, wurde ein Schlauch beschädigt und das Boot sank langsam am Liegeplatz. Anstatt aufzugeben, nutzte die Gruppe die Versicherungssumme, legte noch etwas Geld zusammen und kaufte ein anderes Boot. Aus den gemeinsamen Unternehmungen entwickelte sich nach und nach eine feste Gemeinschaft.

Die Mitglieder begrüßten sich damals gern scherzhaft mit dem Titel „Commodore“, ohne genau zu wissen, welche Bedeutung dieser Rang eigentlich hatte. Folgerichtig waren sie am Ende einfach alle „Commodores“.

Auch der Name des Clubs entstand eher zufällig. Ursprünglich sollte der Verein „Commodore Yacht Club“ heißen. Als dieser Name von den Verbänden



nicht akzeptiert wurde, standen schließlich „Mariners Yacht Club“ und „Pacific Yacht Club“ zur Wahl. Ein Mitglied schlug vor, beide Namen zu kombinieren. Phil Murray entschied daraufhin kurzerhand: Pacific Mariners Yacht Club. Später bemerkte er mit einem Augenzwinkern, dass die Abkürzung PMYC zufällig auch seinen eigenen Initialen entsprach. In den Anfangsjahren war vieles improvisiert. Die Clubzeitung wurde mit einfachen Vervielfältigungsmaschinen hergestellt, an der Bar brachte jedes Mitglied seine eigene Flasche mit, versehen mit einem Namensschild. Der Club stellte lediglich Eis und Mixer. Dennoch entwickelte sich der Verein schnell

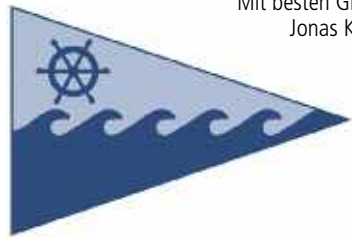
weiter: sportliche Erfolge, Regatten und gemeinschaftlicher Einsatz prägten die frühen Jahre. Heute blickt der PMYC auf mehr als 60 Jahre Vereinsgeschichte zurück. Er ist in mehreren regionalen und nationalen Segelverbänden organisiert und gilt an der Westküste der USA als feste Größe. Gleichzeitig hat er sich seinen Charakter als lebendiger, freundlicher und stark mitgliedergetragener Club bewahrt.

Genau solche Geschichten machen für mich den besonderen Reiz unserer Wimpel Galerie aus. Hinter einem kleinen Stoffdreieck verbirgt sich oft weit mehr als nur ein Vereinslogo – nämlich Geschichten von Menschen, Reisen, Freundschaften und der gemeinsamen Leidenschaft für den Wassersport.

Vielleicht findet diese neue Rubrik gefallen. Noch hängen viele weitere Wimpel in unserem Vereinshaus, deren Geschichte darauf wartet, entdeckt zu werden. Und vielleicht findet sich ja auch die eine oder der andere, die Lust haben, selbst einmal einen Wimpel auszuwählen, etwas darüber zu recherchieren und einen kleinen Beitrag für das „Bulleye“ zu verfassen.

Im Zuge der Recherche zu den einzelnen Wimpeln werde ich außerdem jeweils stellvertretend für unseren Verein Grußworte an den entsprechenden Club senden. Dabei weise ich auf meine Recherche und unsere Wimpel Galerie im Vereinshaus hin und füge ein Foto des jeweiligen Wimpels bei. Sollte sich aus diesen Kontakten eine interessante Rückmeldung oder gar ein Austausch mit dem jeweiligen Club ergeben, werden diese Antworten selbstverständlich in einer der folgenden Ausgaben von **„Was hängt denn da? – Wimpel Geschichten aus aller Welt“** veröffentlicht.

Mit besten Grüßen
Jonas Kliegis



Quellen

Die Informationen für diesen Beitrag stammen von der offiziellen Internetseite des Pacific Mariners Yacht Club (PMYC) unter www.pmyc.org.

Insbesondere wurden die Selbstdarstellung des Clubs sowie die historischen Erinnerungen des Clubgründers Phil Murray Jr. verwendet.

Mit der Najad 343 von Kiel nach Schweden – Eine Reise über die Ostsee

Ein Reisebericht von Hans-Peter Thießen

Endlich war es so weit: Die Leinen unserer Najad 343 wurden losgeworfen, und unsere Ostseereise begann. Das Ziel lag an der schwedischen Ostküste, doch der Weg dorthin sollte uns viele schöne Häfen, eindrucksvolle Landschaften und einige Herausforderungen bescheren.

Von Kiel nach Heiligenhafen

Der erste Tag stand ganz im Zeichen des Ankommens. Bei angenehmen Bedingungen segelten wir von Kiel nach Heiligenhafen. Die vertraute Silhouette der Kieler Förde verschwand langsam achteraus, während sich das Gefühl von Freiheit und Urlaub immer stärker einstellte. Nach den ersten Seemeilen fanden wir schnell unseren Bordrhythmus und genossen den entspannten Auftakt unserer Reise.

Windstille in der Lübecker Bucht

Am nächsten Morgen hieß das Ziel Warnemünde. Die Wettervorhersage versprach einen angenehmen Segeltag, doch mitten in der Lübecker Bucht ließ uns der Wind plötzlich im Stich. Die Segel hingen schlaff herab, und die Ostsee verwandelte sich in einen spiegelglatten See. Stundenlang hofften wir auf eine frische Brise, doch sie wollte einfach nicht kommen.

Statt Warnemünde erreichten wir am Abend nur Boltenhagen. Zwar hatten wir unser Tagesziel verfehlt, doch genau solche Momente gehören zum Fahrtensegeln dazu. Nicht der Plan bestimmt die Reise, sondern Wind und Wetter.

Warnemünde und die Hohe Düne

Am folgenden Tag zeigte sich die Ostsee wieder von ihrer besseren Seite. Mit ausreichend Wind unter den Segeln erreichten wir schließlich die Hohe Düne gegenüber von Warnemünde.



Nachdem die Najad sicher festgemacht war, setzten wir mit der Fähre nach Warnemünde über. Zwischen Fischkuttern, Ausflugsschiffen und Spaziergängern genossen wir das maritime Flair des Ortes. Wir schlenderten durch die Straßen, beobachteten das bunte Hafentreiben, ließen uns ein leckeres Essen schmecken und gönnten uns anschließend ein großes Eis. Ein perfekter Urlaubstag an Land.

Natur und Ruhe in Barhöft

Die nächste Etappe führte uns nach Barhöft. Der kleine Hafen, einst als Nothafen angelegt, wirkt heute beinahe wie ein Geheimtipp. Hier ist ein Seenotrettungsboot stationiert, daneben gibt es nur wenige Liegeplätze für Gastsegler.

Die Umgebung überraschte uns mit ihrer Ursprünglichkeit. Direkt hinter dem Hafen beginnt ein wunderschönes Naturschutzgebiet. Auf einer Wanderung durch die stille Landschaft genossen wir die Weite, die frische Luft und die besondere Ruhe dieser Region. Nach den belebten Häfen der vergangenen Tage war dies ein wohltuender Kontrast.

Der lange Schlag nach Bornholm

Nun stand die erste große Herausforderung bevor: die Überfahrt nach Bornholm.

Um vier Uhr morgens klingelte der Wecker. Noch im Dunkeln legten wir ab und liefen aus Barhöft aus. Langsam färbte die aufgehende Sonne den Himmel über der Ostsee in warme Orange- und Rottöne. Vor uns lagen viele Stunden auf See.

Der Tag verging zwischen Kurskontrollen, Gesprächen im Cockpit und dem ständigen Blick auf Hori-



zont und Segel. Erst gegen 20 Uhr tauchten schließlich die Lichter Bornholms vor uns auf. Nach einem langen Segeltag liefen wir müde, aber glücklich in Rønne ein.

Ein Ruhetag auf Bornholm

Nach der langen Überfahrt gönnten wir uns einen Hafentag. Die Vorräte wurden ergänzt, Proviant gebunkert und die Beine vertreten. Bornholm empfing uns mit seiner entspannten Atmosphäre, und wir genossen es, für einen Tag nicht an Wind, Kurse oder Wetterberichte denken zu müssen.

Hammerhavn und der Leuchtturm



Von Rønne aus ging es weiter nach Hammerhavn im Norden der Insel. Die kurze Etappe führte entlang der beeindruckenden Küste Bornholms. Nach dem Festmachen zog es uns erneut an Land.

Zu Fuß wanderten wir hinauf zum Leuchtturm Hammern Fyr. Der Blick von dort oben war spektakulär. Die schroffen Felsen Bornholms fielen steil zur Ostsee ab, und weit draußen glitzerte das Wasser in der Sonne.

Solche Augenblicke sind es, die eine Segelreise unvergesslich machen.

Kurs Schweden

Der nächste Morgen begann vielversprechend. Blaue Himmel, angenehme Temperaturen und ein herrlicher Segelwind begleiteten unseren Start in Richtung Schweden.

Doch die Wettervorhersage kündigte für den Nachmittag nichts Gutes an.

Je näher wir der schwedischen Küste kamen, desto deutlicher wurde, was uns erwartete. Vor uns türmte sich eine nahezu schwarze Wolkenwand auf. Sie wirkte bedrohlich und verschluckte den Horizont vollständig.

Wir reagierten rechtzeitig, verkleinerten die Segelfläche und bereiteten uns auf das vor, was kommen sollte.

Wenig später traf uns die Front mit voller Wucht. Regen prasselte auf Deck und Sprayhood. Der Himmel öffnete alle Schleusen, und die Sicht verringerte

sich auf wenige Hundert Meter. Die Ostsee zeigte nun ihre raue Seite.

Trotz der schwierigen Bedingungen lief unsere Najad ruhig und sicher durch die Wellen. Genau für solche Momente wurde sie gebaut.

Dann geschah etwas Faszinierendes: Kaum hatten wir das Tiefdruckgebiet durchquert, riss die Wolkendecke auf. Innerhalb weniger Minuten erschien wieder die Sonne, als wäre nichts gewesen. Das Meer beruhigte sich, und vor uns lag die schwedische Küste im warmen Abendlicht.

Ankunft in Karlskrona

Gegen 21 Uhr liefen wir schließlich in Karlskrona ein. Nach den aufregenden Stunden auf See fühlte sich das Festmachen besonders gut an. Die Leinen waren fest, der Motor verstummte, und plötzlich kehrte eine angenehme Stille ein.



Während die Abendsonne über den Hafen schien, blickten wir zufrieden auf die zurückliegenden Seemeilen zurück. Von Kiel über die deutsche Ostseeküste und Bornholm bis nach Schweden hatte uns die Ostsee einmal mehr gezeigt, warum das Fahrtensegeln so besonders ist: Jeder Tag bringt neue Eindrücke, neue Herausforderungen und neue Geschichten.

Und dies war erst der Anfang unserer Reise entlang der schwedischen Ostküste.

Crewwechsel in Karlskrona

In Karlskrona stand zunächst ein Crewwechsel an. Mein Freund trat die Heimreise nach Kiel an, während Jutta als neue Mitseglerin an Bord kam. So begann für uns der nächste Abschnitt der Reise entlang der schwedischen Ostküste.

Wir blieben noch einige Tage in Karlskrona und nutzten die Zeit, die Stadt ausgiebig zu erkunden. Karlskrona ist eine ideale Fahrradstadt. Das hervorragend ausgebaute Radwegenetz ist nahezu vollständig vom Straßenverkehr getrennt, sodass man bequem und sicher alle Stadtteile erreichen kann.

Ein absolutes Muss ist das Marinemuseum. Die Ausstellung bietet faszinierende Einblicke in die schwe-



dische Seefahrtgeschichte. Historische Segelschiffe, beeindruckende Exponate und liebevoll gestaltete Ausstellungen machen den Besuch zu einem besonderen Erlebnis. Ebenso in guter Erinnerung geblieben ist das hervorragende Mittagsbuffet des Museums, das wir mehr als einmal gerne genutzt haben.



Über Kalmar nach Öland

Nach den erholsamen Tagen in Karlskrona setzten wir unsere Reise fort und segelten zunächst nach Kalmar. Die Stadt mit ihrer langen Geschichte und der

imposanten Schlossanlage beeindruckte bereits bei der Ansteuerung. Kalmar ist eine sehr schöne Stadt. Es gibt zwei Gästehäfen: Einer liegt direkt hinter dem Schloss, das bereits beim Ansteuern gut zu erkennen ist. Der zweite befindet sich etwas weiter in Richtung Innenstadt und ist sehr groß sowie komfortabel ausgebaut. Die Altstadt von Kalmar ist auf jeden Fall einen Besuch wert.



Von dort ging es weiter nach Borgholm auf der Insel Öland. Hier befindet sich das Sommerschloss der schwedischen Königsfamilie. Der Ort selbst ist ausgesprochen charmant und lädt mit seinen kleinen Gassen, Cafés und Geschäften zum Verweilen ein. Noch beeindruckender ist jedoch die Schlossanlage. Die weitläufigen Parkanlagen und die herrliche

Lage machen den Besuch zu einem Höhepunkt jeder Reise entlang der schwedischen Ostküste.

Traumhafte Ankerplätze bei Idö

Von Borgholm führte uns der Kurs weiter nordwärts zur Insel Idö. Für Segler ist dieses Gebiet ein wahres Paradies. Zwischen den Schären finden sich unzählige geschützte Buchten, in denen man wunderbar ankern kann.

Genau deshalb hatten wir diesen Ort ausgewählt. Nach einem entspannten Segeltag suchten wir uns eine schöne Bucht, warfen den Anker und genossen



die Ruhe der schwedischen Schärenlandschaft. Nur das Rauschen des Windes in den Bäumen und das sanfte Schaukeln des Bootes begleiteten den Abend. Solche Nächte gehören zu den schönsten Momenten einer Segelreise.

Öxelösund – zwei Häfen und ein überraschender Fund

Am nächsten Tag segelten wir weiter nach Öxelösund. Die Industriestadt besitzt gleich zwei Yachthäfen, was bei der Ansteuerung durchaus zu Verwirrung führen kann.

Natürlich liefen wir zunächst in den ersten Hafen ein, den wir sahen. Er wirkte gemütlich, etwas älter und verfügte über ein hervorragendes Restaurant direkt am Wasser. Wir waren überzeugt, den richtigen Hafen gefunden zu haben.

Erst bei unserem abendlichen Spaziergang entdeckten wir, dass sich eine gute Seemeile weiter innen in der Bucht ein zweiter Yachthafen befindet. Dieser präsentierte sich deutlich moderner, mit hervorragenden Sanitäreinrichtungen und einem kleinen Kiosk. Dort gab es nicht nur alles Notwendige für Segler, sondern auch ausgezeichnetes Eis, das wir natürlich ausgiebig getestet haben.

Durch die Schären nach Trosa



Von Öxelösund führte unsere Reise weiter nach Norden. Die schwedische Ostküste zeigte sich nun von ihrer schönsten Seite. Die Schärenlandschaft wurde immer abwechslungsreicher und bot hinter jeder Landzunge neue Ausblicke.

Unser nächster Halt war Trosa mit seinen Kanälen durch die Stadt, einer der bekanntesten Orte in diesem Teil Schwedens. Die malerische Altstadt, die bunten Holzhäuser und die geschützte Lage zwischen den Inseln verleihen dem Ort einen ganz besonderen Charme. Kein Wunder, dass diese Region häufig als Kulisse für schwedische Filme und Fernsehproduktionen dient.

Wir verbrachten hier einen entspannten Tag, schlenderten durch die Straßen und genossen die typisch schwedische Atmosphäre.

wirkt der Ort vor allem funktional, doch für Segler besitzt er einen entscheidenden Vorteil.

Direkt von hier aus fährt die S-Bahn in etwa einer Stunde ins Zentrum von Stockholm. Diese Möglichkeit ließen wir uns nicht entgehen. Mehrmals nutzten wir die Verbindung und erkundeten die schwedische Hauptstadt mit ihren historischen Gassen, den zahlreichen Inseln und dem lebendigen Hafenleben.

So konnten wir das Beste aus beiden Welten genießen: das ruhige Leben an Bord unserer Najad 343 und die kulturellen Höhepunkte einer der schönsten Hauptstädte Europas.

Nach einigen erlebnisreichen Tagen in Nynäshamn waren wir bereit für die nächsten Etappen unserer Reise durch die schwedischen Schären.

Nynäshamn – das Tor nach Stockholm

Schließlich erreichten wir Nynäshamn, einen der größten Fährhäfen Schwedens. Auf den ersten Blick



**Segeln Sie sicher durch die Welt:
mit Ihrer Bordapotheke aus der Werft-Apotheke Kiel**
Ihre Gesundheit - unser Anker



Seit über 10 Jahren liefern, überprüfen und beraten wir zu Bordapotheken für Schiffe in der privaten und kommerziellen Schifffahrt.

Gerne stellen wir auch Ihre ganz persönliche Bordapotheke zusammen.



Nicole Aulich e.Kfr. · Elisabethstraße 32-34 · 24143 Kiel Gaarden · Tel. 0431 736565

Telefax 0431 736567 · eMail post@werft-apotheke.de · www.werft-apotheke.de



Regatta der Spitzenklasse:

Packende Deutsche Meisterschaft 2026 der Minicupper in Essen am Baldeneysee!

Nach einer etwas langatmigen Anreise und einem netten Kultur-Stopp an der historischen Villa Hügel in Essen startete das lang ersehnte Meisterschaftswochenende für Martin und Jonas. Auf dem weitläufigen, beeindruckenden Gelände des ETUF e.V. – einem echten Traditionsverein mit erstklassiger Sportinfrastruktur – wurden wir herzlich empfangen. Nach dem reibungslosen Aufbau der Boote ging es direkt in den gemütlichen Teil über: Ein spontanes Grillbuffet sorgte am Freitagabend für beste Stimmung und bot den perfekten Rahmen für den ersten Austausch unter den Segelkameraden.

Der Samstag startete mit einem reichhaltigen Frühstücksbuffet. Auf dem Wasser wartete eine echte Herausforderung auf uns. Die Flaute und die drehenden Winde am Baldeneysee machten jede Wettfahrt zu einem extrem taktischen Nervenkitzel, bei dem um jeden Zentimeter hart gekämpft wurde.

Die dichten Abstände der Minicupper auf dem Wasser führten zu packenden Situationen an den Tonnen, inklusive Protesten wegen Berührungen und anderen Wegerechtsverletzungen. Dank der guten Struktur und der Anwesenheit eines Schiedsrichters, der im Nachgang alle Proteste absolut präzise und regelkonform löste, blieb die Regatta insgesamt fair. Die Pausen verbrachten die Segler, gut vor dem Regen geschützt, im urigen, beheizten Vereinsschuppen.

Nach einem langen Regattatag endete der Samstag mit der zukunftsorientierten Minicupper-Jahreshauptversammlung. Nach der verdienten Entlastung des Vorstands wurden zukunftsweisende Debatten über die Weiterentwicklung der Bootsklasse geführt. Ein absolutes Highlight: die Ankündigung der DM

2027 im Top-Revier Schwerin, die schon jetzt für riesige Vorfreude sorgt!

Seglerisch war das Wochenende für die WVM ein voller Erfolg: Martin lieferte eine absolute Meisterleistung ab. Mit beeindruckender Konstanz und sechs Start-Ziel-Siegen in zehn Läufen dominierte er das hochkarätige Feld. Ein absolut souveräner Gesamtsieg und die Krönung nach 20 Jahren leidenschaftlichen Minicupper-Segelns – herzlichen Glückwunsch, Martin!

Ein großes Dankeschön gilt den engagierten Helferinnen und Helfern des ETUF, die dieses Event mit großem Herzblut zu einem echten Erfolg gemacht haben.

Ein wunderbarer Nebeneffekt: Unsere eigene zweitägige RC-Regatta in Mönkeberg und die Ausrichtung des Juliusturmpokals durch die WVM wurden von den Teilnehmern in den höchsten Tönen gelobt. Das große Interesse, eine zukünftige DM in unserem wunderschönen, wenn auch anspruchsvollen Revier auszurichten, ist ein riesiges Kompliment für unsere Vereinsarbeit!

Wir reisten mit dem Pokal, Stolz und großartigen Erinnerungen im Gepäck nach Hause und freuten uns auf das nächste Kräfternsten 2027 in Schwerin!

Martin Huchel (GER 224)

– hochverdienter Deutscher Meister 2026

Jonas Kliegis (GER 424)

Quelle: Alle Bilder in diesem Beitrag wurden freundlicherweise von der Presseabteilung des ETUF e.V. zur Verfügung gestellt.



Flaggen-Alphabet



A –Alfa

Diver Down Keep Clear
Taucher unter Wasser –
Abstand halten

Segel-Alphabet

Eine kleine Auswahl

Abbringen	Ist ein Schiff auf Grund gelaufen, wird das Befreien des Schiffes aus dieser Situation als Abbringen bezeichnet
Abdrift	Durch Wind verursachte, seitliche Versetzung eines Schiffes
Abfallen	Kursänderung, Wegdrehen des Bugs von der Richtung, aus der der Wind kommt, also nach Lee
Abflauen	Der Wind nimmt bis zur Flaute ab
Ablandig, ablandiger Wind	Der Wind weht vom Land aus auf die See
Abschlagen	Ein Segel vom Baum oder Mast entfernen
Abtakeln	Das gesamte Rigg (Mast, Segel, Fallen, Schoten, Wanten etc.) werden vom Boot genommen
Abwettern	Taktik, um bei stürmischem Wetter nicht in Seenot zu geraten, wie durch Ankern oder Beiliegen vor dem Wind treiben
Achtern	Der hintere Bereich eines Schiffes
Achterliek	Die hintere "Kante" eines Segels
Achterstag	Ein Tau oder Drahtseil vom Masttopp zum Heck. Mit dem Achterstag wird verhindert, dass der Mast nach vorne

Ahoi	umfallen kann, außerdem wurde das Achterstag zum Trimmen des Masts (Mastbiegung) benutzt Früher üblicher Anruf eines Schiffes, zum Beispiel Gorch Fock Ahoi. Landratten glauben fälschlicherweise, dass mit Ahoi auch Menschen begrüßt werden
AIS	Elektronisches Erkennungssystem für die Schifffahrt AIS = Automatic Identification System
Amwindkurs / Am Wind	Kurs eines Bootes spitz (um die 40-50°) zur Windrichtung
Anker	Ein schwerer Metallhaken mit mehreren Flunken, der an einer Kette /Leine auf den Grund gelassen wird, um das Boot zu "parken"
Anluven	Kursänderung, Annäherung des Kurses zu der Richtung, aus der der Wind kommt, also nach Luv
Anschlagen (Segel)	Befestigen eines Segels am Rigg
Aufklaren	Aufräumen - klar zum Einsatz machen Wolken - werden kleiner oder verschwinden
Aufschießen	Manöver - Das Boot genau in die Windrichtung drehen. Oder bei Leinen - Tauwerk in Buchten sauber zusammenlegen
Ausguck	Sorgfältiges Beobachten des Wassers / Himmels, um andere Schiffe, Seezeichen, Treibgut, Böen, Wellen zu erkennen
Außenborder	Motor, der am Heckspiegel des Bootes befestigt wird

NOTDIENST

24226 Heikendorf

Korügen 11

Tel. 0431 - 24 30 20

Fax 24 51 24

e-mail: info@glaserei-schulz.de

www.glaserei-schulz.de

GLASFACHBETRIEB

- ▶ Reparatur-Schnelldienst
- ▶ Spiegel und Glasplatten
- ▶ Bildereinrahmungen
- ▶ Alles aus Glas und Spiegel
- ▶ Duschabtrennungen
- ▶ Fenster und Türen

**glaserei
schulz**

◀ Parkplätze direkt vor der Tür ▶

Das ist die Nacht der Nächte...

Anfang Juni, wenn die Nächte am kürzesten sind, lädt der Fördecup die ambitionierten Regattasegler zu den Langstreckenwettfahrten 24-Stunden-Segeln um Aerörund ein. Am ersten Juniwochenende starteten 15 Crews bei leichtem Süd-Westwind um 19 Uhr vor Möltenort in die Nacht. Die Comfortina 32 „Mücke“ mit Kai Hoffmann-Wülfig an der Pinne machte gleich einen Zwischenstopp in Strande. Jeder Hafen durfte nur einmal angelaufen werden, aber 4 Meilen Bonus sind nicht zu unterschätzen. Für die daheimgebliebenen Segler entwickelte sich von Anfang an ein spannendes Rennen. Alle Boote waren mit einem Tracker versehen. So konnte online auf dem Handy zu jederzeit Geschwindigkeit und Position nach berechneten Meilen mitverfolgt werden. Sogar das Rangieren im Hafen konnte mitverfolgt werden, so exakt ist die Live-Position. In den Häfen musste jedes Boot mit zwei Leinen an einem Steg festgemacht werden. Das Anlegen mit einem Handyfoto nachgewiesen werden. Kaum ein Anlege-maßnahme dauerte mit Segel Bergen, Einlaufen, Anlegen und wieder los machen mehr als 10 Minuten. Da sind die 4 Meilen schon eine lohnende Zusatzstrecke. Als einzige Vorgabe der Wettfahrtleitung war die Rundung einer Fahrwassertonne südlich von Bagenkop für alle Yachten. Klar, dass die Mücke dann im „Vorbeisegeln“ auch noch Bagenkop als Meilenplus mit angelaufen ist. Fast gleichauf war die

Albin Express „Flux“. Fabian konnte seinen letztjährigen Familienpokal zwar nicht verteidigen, wollte aber ein Anrecht auf den „Marstal Rinne Pokal“ ersiegeln. (er hat den auch gewonnen, auch wenn die Listen von Frank das anfangs nicht zeigten). Kurz nach Mitternacht eine flau und eine langsame Angelegenheit, aber von Erfolg belohnt! Die Mücke nutzte diese flau Phase um nach Marstal hinein zu motorieren, die Hafenmeilen zu



ergattern und dann bis zur Ansteuerungstonne wieder zurückmotoren zu dürfen. Und tatsächlich setzte dort die erste Brise des neuen Morgens wieder ein. Die großen Boote sammelten fleißig Meilen und segelten ein Etmaal* über 175 Meilen in 24 Stunden. Aber sie steckten auch südlich von Bagenkop oder nördlich von Puttgarden fest, zwei letztendlich entscheidende Stunden in der Nachtfahrt. Bei frischem Westwind am Samstag loggten sie stundenlang über 10 Knoten, aber abgerechnet wird zum Schluss. Mit dem Einlauf in die Kieler Förde kassierte die „Mücke“ noch einmal 8 Meilen mit dem Anlegen in Wendtorf und Schilksee um 19 Uhr. (Mönkeberg gab keine Punkte mehr, weil das nicht 4 sm vom Ziel entfernt war). Noch ein Schlag zurück nach Heikendorf, und dann versuchten alle Boote bis zur letzten Minute noch vor der Ziellinie in Mönkeberg Meilen zu sammeln. Zur großen Preisverleihung dann die große Freude. Mit 5 Hafenstopps und gesegelten 130 Meilen (entweder 117 gesegelte Meilen oder 141 berechnete Meilen unter Berücksichtigung der Hafenboni) siegte die „Mücke“ berechnet über alles. Kai Hoffmann-Wülfig freute sich mit seiner Crew. Die Feier wurde aber nicht sehr lang...

Am nächsten Wochenende stand schon Aerörund an und Kai heuerte zur Verstärkung mit Tochter Clara auf der TINA 4 an. Rekordverdächtige 152 Boote sammelten sich zum Start vor Schilksee. Bei Gewitterböen wurde die Steuerleutbesprechung kurzerhand nach drinnen verlegt. Ein steifer Westwind versprach eine schnelle Fahrt rund um die Nordspitze von Aerö. „Mr. Biber“ mit Frode Stegen am Steuer erwischte einen guten Start und konnte immer wieder auf dem spitzen Gang nach Norden den grünen Biberspi setzen. „Es war so viel Druck in der Luft, dass uns einmal die Luvschot gerissen und einmal die Klemme vom Toppnanten durchgescheuert ist. Dann haben wir mit der Fock Höhe gezogen, repariert und den Spi wieder gesetzt.“ Bei der Rundung





Skrams Flak überholten sie eine erstaunte Crew auf einer X-99, die prompt auf das Heck des Bibers aufsegelte und dadurch das Ruderblatt spaltete. Egal! Der Biber erreichte nach 46 gesegelten Meilen nur 45 nach der TINA 4 unter Spi das Ziel vor Ärosköbing noch vor der Dämmerung. Auf der TINA konnten wir nur zweimal für eine halbe Stunde den kleinen Reachingspinnaker setzen, sonst

war der Kurs zu spitz. Im Hafen ange-

kommen öffnete sich der Himmel und Schauerböen

neigten die Schiffe in den Boxen auf die

Seite. Es gibt immer viel zu

erzählen von den Erlebnissen

in der Nacht und mit ein, zwei

Bier werden die Geschichten immer spannen-

der. Nur Frode Stegen als Steuermann seiner Albin Express musste kühlen Kopf bewahren, stand doch die letztendlich fast zweistündige Protestverhandlung bevor, die ihn abschließend von jeglichem Ver-



schulden freisprach. Zur großen Preisverleihung in den Aeröhallen wurde es feierlich voll, als der Wettfahrleiter Ludwig Hinrichs zur Siegerehrung das Mikrofon ergriff. Die neuen Boote mit Genakker und Code Zero, teilweise mit drei Vorsegeln gleichzeitig unterwegs, waren unschlagbar. Aber bei den 80 Booten über 30 Jahre siegte „Mr. Biber“ und wurde mit dem großen Wanderpokal geehrt. Nach kurzer Nacht blies der Wind am Sonntag zur Rückregatta noch stärker aus West, so dass ein hoher Anlieger mit noch höheren Wellen vor uns lag. Auf der TINA drohen wir trotz Fock und voll gerefftem Groß immer noch in den Wind zu schießen. „Wer refft, verliert“, entschied die Bibercrew und segelte mit Vollzeug los. In dreieinhalb Stunden nach

Schilksee war wieder rekordverdächtig. Schauerböen

und Wellenstecker durch-

nässten sowohl Boot als auch Crew. In der Gruppe

wurde die TINA mit Platz 4 und 3 Gesamtzweite, der

Biber souverän mit 2 ersten

Plätzen Gruppensieger. Über alles

belegte der Biber Platz 14 von 152

Startern und 13 Boote mit Genakker lagen

vor ihnen!

Herzlichen Glückwunsch

Gorch Stegen



***Etmal** (Segellexikon) **Etmal** ist ein Begriff aus der Schifffahrt und bezeichnet die Strecke, die ein Schiff innerhalb von **24 Stunden** zurücklegt (Bootsschule1)



Umrüstung von Blei- auf Lithiumbatterien

Strom an Bord einer Segelyacht ist immer ein Thema und eigentlich leider nie im Überfluss vorhanden. Sei es, wenn der Autopilot mal Überstunden leisten oder die Lichterführung auch in den dunkleren Monaten der Vor- oder Nachsaison sicher gewährleistet sein soll, sei es, dass der Komfort an Bord sich im Laufe der Jahre durch immer mehr elektronisches Zubehör mit entsprechendem Energieverbrauch erhöht hat. Natürlich ist auch eine im Laufe der Jahre nachlassende Leistungsfähigkeit der Bordbatterie ein Grund, mal über ein neues «Kraftwerk» an Bord nachzudenken.

Lithiumbatterien, insb. Lithium-Eisen-Phosphat-(kurz LiFePo) Akkus, versprechen wahre Wunder: Ein Mehrfaches an Speicherkapazität und weitergehender Entladungskapazität bei deutlich geringem Gewicht. Extrem kurze Ladezyklen, integrierte Batteriemanagementsysteme incl. Bluetooth-Anbindung ans Handy, Plug & Play mit einfachstem Austausch gegenüber der bisherigen Blei-Säure-Batterie, das alles und noch viel mehr, leider jedoch zu einem mehr als gepfefferten Preis und dem Gerücht, dass so eine Batterie sich durch Selbstentzündung «auch einmal nach unten selbst ausbauen kann». Grund genug für uns, einmal bei Hans J. Feuerhelm, Geschäftsführer der YEK Yachtelektrik Kiel, nachzufragen und uns einen möglichen Wechsel des Batteriesystems etwas fundierter erklären zu lassen.

Unterschiede Blei- zu LiFePo-Akku:

Eine Blei-Säure Akkuzelle hat eine Nennspannung von 12V. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um eine Nass-, Vlies- oder Gelzelle handelt. Die zugrundeliegende Chemie ist dieselbe. Die Bleibatterie hält ihre Spannung über den zulässigen Arbeitsbereich nahezu konstant (13,5V - 12V). Absoluter Entladeschluss ist 10,8V - darunter wird die Batterie geschädigt. Überladung verursacht Gasung in den Zellen. Eine solche, weitverbreitete Batterie kann ca. 50% ihrer Kapazität nutzbar abgeben, bei einem 150Ah-Akku also rd. 75 Ah.

Eine 150Ah-LiFePo-Batterie ist gegenüber dem Blei-Akku kleiner, hat ein geringeres Gewicht und kann mit 95% fast 135 Ah ins Bordnetz abgeben – das ist zweifellos ein gewaltiger Vorsprung gegenüber dem Blei-Akku. Die Ladung könnte bei so einem «Kraftwerk» zudem teilweise mit über 100 Ampere Ah erfolgen, was extrem kurze Ladezeiten ermöglicht.

Die Brandgefahr bei LiFePo-Akkus ist nicht höher als bei Bleiakkus. Sie unterscheiden sich chemisch von den in Handys oder Laptops üblichen Lithium-Akkus, die sich tatsächlich selbst entzünden können.

Mögliche Probleme beim Einsatz einer Lithiumbatterie in einem 12V Netz:

Die Lithiumbatterie hat über den Entladezyklus eine deutlich grössere Spannungsänderung. Das kann sich, je nach Fabrikat, zwischen 15V und 10V bewegen und macht weitere Massnahmen erforderlich, um spannungssensible Komponenten insbesondere in der Bordelektronik mit einer konstanten Spannung zu versorgen.

Lithiumzellen werden durch Über- oder Unterspannung unmittelbar zerstört. Deshalb wird jede Zelle durch einen integrierten Computer überwacht und die Daten an ein Batteriemanagementsystem übermittelt. Sollten die Parameter es erforderlich machen, wird die Batterie vom Bordnetz getrennt, oder die Ladung unterbrochen. Das macht eine komplette Überarbeitung der Ladetechnik erforderlich, z.B. kann die Lichtmaschine nicht von extern gesteuert werden und das Abschalten der Lichtmaschine kann zu deren Zerstörung führen.

Um eine Kommunikation aller Komponenten zu ermöglichen, die direkt Einfluss auf die Lithiumbatterie haben, müssen die verwendeten Geräte idealerweise alle vom selben Hersteller sein. Die Lithiumbatterie und die Komponenten kommunizieren dann in der Regel über einen Datenbus.

Basis eines Gesamtsystems bildet die Lithiumbatterie als Servicebatterie. Diese kann bei vergleichbarer Baugröße durchaus in etwa die doppelte Nettokapazität gegenüber der Bleibatterie haben, die bisher installiert war. Es ist sinnvoll, bei Lithiumbatterien etwas mehr Kapazität zu installieren, da die Batterie am Entladeschluss erbarmungslos vom Bordnetz getrennt wird.

Ein Parallelschalten der Bordnetzbatterie mit der Starterbatterie zur Unterstützung des Startvorganges ist nicht (mehr) möglich.

Als Starterbatterie kann durchaus die Blei-Säure-Batterie an Bord verbleiben. Ob zum Beispiel für eine elektrische Ankerwinde eine dritte Batterie (idealerweise dann eine AGM-Hochstrombatterie im Vorschiff) installiert werden sollte, muss individuell entschieden werden. Dies wäre beispielsweise sinnvoll, damit eine sehr starke Ankerwinde unter Vollast ohne Spannungsabfall (aufgrund langer Kabel) versorgt werden kann.

Als Landstromladegerät würde z.B. bei z.B. 150Ah-LiFePo-Batterie ein kompatibles Ladegerät erforderlich sein, das die Batterie mit 50 Ampere laden können sollte. Blei-Säure-Starter- bzw. AGM- Ankerwisch-Batterien an Bord würden von diesem Ladegerät direkt geladen.

Die LiFePo-Batterie muss in jedem Falle über die Starterbatterie mittels einem Batterie-zu-Batterie- (B2B) Ladegerät geladen werden, um Schäden an der Bordelektronik zu vermeiden. Das B2B wird von der Lithiumbatterie gesteuert und startet den Ladevorgang, wenn die Spannung an der Blei-Starterbatterie einen eingestellten Schwellwert überschreitet. Dadurch werden die in die Starterbatterie fließenden Ladeströme quasi in die LiFePo-Servicebatterie «weitergeleitet» und diese indirekt geladen. Alle weiteren, ungesteuerten Ladequellen (Lichtmaschine, Windgenerator und Solarpaneele) laden ebenfalls die Starterbatterie. Dadurch wird sichergestellt, dass im Falle eines Lastabwurfes der Lithiumbatterie die Ladequellen weiterhin eine Pufferbatterie haben und durch das Abschalten keinen Schaden nehmen. Ausserdem wird jede Ladequelle gleichermassen behandelt und die Ströme werden auf alle Batterien verteilt. Die Starterbatterie ist dadurch immer geladen.

Welche Komponenten würde ein komplettes LiFePo-Batteriesystem beinhalten?

- o Monitor zur Visualisierung und Steuerung der Ladetechnik und der Servicebatterie
- o PC-Interface zum Programmieren
- o Landstromladegerät mit bidirektionalem Ausgang
- o Bus-Batterieinterface zum Messen der Batterieparameter
- o Spannungswandler zum Konstant halten der Versorgungsspannung der Elektronikkomponenten
- o Batterie-zu-Batterie-Ladegerät zum Laden der Servicebatterie aus der Starterbatterie
- o Trennrelais/ Lastrelais für die Lithiumbatterie
- o Servicebatterie Lithium-Eisen-Phosphat
- o Blei-Säure-Starterbatterie, ggf. AGM-Ankerwindenbatterie

Ein Fazit: Ein LiFePo-Akku kann eine feine Sache sein und das Problem «zu wenig Strom an Bord» durchaus lösen. Der Einbau erfordert in jedem Falle eine Anpassung der Ladetechnik, um Schäden zu vermeiden. Plug & Play ohne jede Anpassung wird in fast jedem Falle zu irreparablen Schäden an Bordelektronik und/ oder Lichtmaschine führen. Ob der Aufwand, auch der finanzielle, dem Nutzen angemessen ist, das muss jeder Eigner für sich entscheiden.

JoSi

Wir sind Ihr vielseitiger Segelmacher
und fertigen Segel und Planen jeder Art.
Flexibel. Zuverlässig. Meisterbetrieb.



**SEGEL- / WASSERSPORT
PERSENNINGE / SPRAYHOODS
ZELTE + PLANEN
SONNENSEGEL
INDUSTRIELÖSUNGEN
SPEZIALANFERTIGUNGEN**

Zelt-Haase | Karl-H. Haase GmbH

Wulfsbrook 13 | 24113 Kiel | T: 0431 68 15 27 | info@zelt-haase.de | www.zelt-haase.de

Aalglatt!

Der Kieler-Woche-Auftakt schickte in der Nacht zum Samstag eine typische Gewitterfront über die Kieler Förde, aber im Nachgang setzte sich eine hochsommerliche südwestliche Luftmasse durch, die ein fotogenes Spi- und Gennaker-Bild zum Auftakt mit der Aalregatta nach Eckernförde bescherte. 6 WVM-Yachten nahmen an der Regatta teil. Zuerst wurden die Double-Hander auf die lange Bahn geschickt, die über Wendtorf, den Kieler Leuchtturm und Stoller Grund Nord nach Eckernförde in den Yachthafen führte. Susanne Neufeld auf „La Chica Bonita“ freute sich über 5 perfekte Spihalsen, aber dann... Unser Regattawart Holger Stürck wurde im Vorjahr One-handed disqualifiziert und war froh mit



Biber GER666 & XOXO GER600
gleichauf beim Start zur Rückregatta

dem 24-Stunden-Sieger Kai-Hoffmann Wülfig einen versierten Vorschiffsmann „shangheit“ zu haben. Platz 4 auf der Hintour und Platz 5 zurück waren der verdiente Lohn und das bei mehr als 25 Yachten pro Gruppe. Auch unsere Jugend auf der Albin Express „XoXo“, angeführt von Benjamin Jahn und Leon Habulinek, freute sich über den neuen knallroten Schultz-

Spi. In ihrer ersten gemeinsamen Wettfahrt schrammten auch sie ebenso knapp mit den Plätzen 4 und 5 am Siegerpodest vorbei. Für die schweren Boote war diesmal der Wind einfach zu leicht, aber durchhalten ist alles, und so erreichte Swantje Schnoor auf ihrer Contest 33 „Aye-Aye“ um 19.30 Uhr noch rechtzeitig zur Preisverleihung das Ziel in Eckernförde. Abräumer des Wochenendes war erneut „Mr. Biber“ mit zwei ersten Plätzen und sagenhaften 25 Minuten Vorsprung auf die Zweitplatzierten! Bei der Preisverleihung ganz oben auf dem Treppchen ließ es die fünfköpfige Crew ordentlich knallen und übergoss alle umliegenden mit einer



Mr. Biber vor Calypso

kräftigen Sektdusche. Der Kater auf dem Rückweg konnte nur den Vorsprung auf 10 Minuten verkürzen...

Herzlichen Glückwunsch

Gorch Stegen





Wusstet Ihr, dass...

...der Krupp Wanderpreis einer der ältesten Wanderpokale der Kieler Woche ist und an den Sieger der Seeregatten verliehen wird. Der Preis bleibt dabei in Verwahrung im KYC und darf nur zur Siegerehrung kurz an den Sieger verliehen werden.

Die Seeregatta ist seit 80 Jahren mit kurzen Unterbrechungen die Aalregatta und Rückregatta, die dann gemeinsam über alle Klassen gewertet werden. Da es neben Yardstick auch ORC oder Mehrumpferrechnung gibt, ist der Vergleich schwierig. Der KYC hat wegen der Beteiligung von 170 Yardstickbooten und etwa 50 ORC-Booten in diesem Jahr entschieden, den Preis an den berechneten Gesamtsieger zu vergeben. Die Crew von "Mr. Biber" hat mit dem 4. Platz auf der Hinregatta und dem 5. Platz auf der Rückregatta das beste Resultat aller 170 Yardstickboote erzielt. Bei der ersten Siegerehrung in den einzelnen Gruppen wurde mit der Preisübergabe von den Organisatoren der Crew leise gesagt, sie sollen noch etwas warten, es gäbe noch einen weiteren Preis zum Schluss.

Nach allen Gruppenehrungen wurde der Gesamtpreis verliehen und die Crew von "Mr. Biber" aufgerufen. Sie bekamen den Pokal und ein Erinnerungsbild. Während der Sektdusche beklagte sich schon lautstark der Eigner der "Calypso" eben diesen 75 Fuß-Riesenschiffes welches hinter Frode ins Ziel kam mit dem 4 mal so hohen Mast. Klar, sie waren auch eine Stunde später gestartet. Der Eigner der Calypso (ein Anwalt) zitierte die Stiftungsurkunde, dass der Vergleich aller Boote nur über die Summe der gesegelten Zeiten eindeutig zu erreichen sei. Er steht mit seiner Riesenyacht daher auch schon 10-mal auf diesem Pokal und reklamierte den diesjährigen Sieg lautstark. Da hatte das Fernsehen aber schon alle seine Aufzeichnungen gemacht. Im Abgang wurde der Bibercrew dann mitgeteilt, dass wohl ein neuer Pokal für sie gebaut werde, damit der Calypso wieder auf dem Krupp-Pokal verewigt werden kann. Eine tolle Geschichte der Kieler Woche.

LG, Gorch



Ihr Segelmacher direkt aus Heikendorf

Mehr Informationen
www.gw-gottwald.de



- Segel
- Baumkleider & Lacy Bag
- Salon- & Deckspolster
- Matratzen & Spannbettlaken auf Maß
- Sprayhood und Anschlusspersenninge
- Winterplanen und Hafenpersenninge
- Reparaturen aller Art



Gottwald | Winkel 14, 24226 Heikendorf | Tel: 0431 / 780 298 13 | Mail: kontakt@gw-gottwald.de



Schleusenbesichtigung

Die Sonne stand an diesem Freitag (19.06.2026) der Kieler Woche erbarmungslos über der Schleusenanlage in Kiel-Holtenau, und schon beim Eintreffen am Bezahlautomaten neben dem Gelände wurde klar: Das wird kein klassischer Ausflug „im Schatten der Geschichte“, sondern eher ein Termin im Freiluft-Dampfbad mit maritimem Einschlag.

Um 14 Uhr traf sich die Gruppe von der WVM, um gemeinsam zur Besichtigung der Schleusenanlage des Nord-Ostsee-Kanals aufzubrechen. Schon der Auftakt war freundlich und gut organisiert, die Begrüßung vor Ort entsprechend herzlich. In der hochsommerlichen Hitze – gefühlt näher an 45 Grad als an allem, was meteorologisch noch angenehm genannt werden könnte – wurden wir zunächst in die historische und technische Entwicklung der Anlage eingeführt. Die Vorträge zur Geschichte des

Kanals, zum Schleusenbau und zur bemerkenswert soliden, über 100 Jahre alten Bauausführung waren inhaltlich ausgesprochen interessant, verlangten den Zuhörerinnen und Zuhörern jedoch angesichts

der prallen Sonne einiges ab. Der kollektive Zustand wechselte sichtbar zwischen fachlicher Konzentration und dem eher elementaren Bedürfnis nach Luft und Schatten.

Teilgenommen haben Achim, Dieter, Grit, Hanno, Ines, Jan, Joachim, Kai, Martin, Wiebke, Roland, Marc sowie Thea. Ein Teil der Gruppe nutzte Joachims Motorboot für die An- und Abfahrt. (Anmerkung: Danke für das großzügige leckere Gin Tonic-Präsent! JoSi)

Besonderer Dank gilt Marc Schweers, der sich im Namen der WVM ausdrücklich für die Einladung bedankte und zugleich den Wert solcher Besichtigungen hervorhob. Die Verwaltung der Schleuse erhielt dabei sowohl einen Stander als auch einen Aufkleber der WVM, verbunden mit dem Hinweis, dass bei Sichtung dieses Standers bei einem Sportboot bitte eine bevorzugte Schleusung vorgenommen werden sollte ☺. Gerade im Kontext gelegent-



licher Diskussionen über den Umgangston zwischen Schleusenbetrieb und Sportschifffahrt – mal berechtigt, mal weniger eindeutig – zeigte sich der Nutzen des direkten Austauschs vor Ort. Die Veranstaltung leistete hier einen spürbaren Beitrag zum gegenseitigen Verständnis.

Fachlich begleitet wurde die Gruppe von Axel Schnorrenberg, Leiter der Dienststelle Schleuse Holtenau, der sehr anschaulich und mit einer angenehmen launigen Art über die tägliche Arbeit des Schleusenpersonals berichtete. Sein Amtsleiter Detlef Wittmüß ergänzte die Ausführungen mit Blick auf die historischen und baulichen Details der Anlage. Besonders eindrücklich war der Verweis auf die in Backstein errichteten Wasserführungen und Bauwerke aus Kaiserzeiten, deren architektonische Qualität fast an gotische Konstruktionen erinnert und die heute bei Neubauten leider zunehmend durch schlichten Beton ersetzt werden – eine Entwicklung, die man durchaus mit gewisser Wehmut betrachten kann.

Einen weiteren Höhepunkt bildete die Beobachtung eines aktuellen Schleusenvorgangs. Dabei wurde nicht nur die präzisen Abläufe der Technik sichtbar, sondern auch das Zusammenspiel zwischen Berufsschifffahrt und Sportschifffahrt erläutert – ein Ver-





hältnis, das im Alltag des Kanals immer wieder organisatorisch austariert werden muss.

Die sogenannte „Alte Schleuse“, deutlich kleiner als die heutigen großen Schleusen („New Locks“), ist derzeit zugeschüttet. Immer wieder gab es Überlegungen aus der Stadt, diese Fläche anderweitig zu nutzen – etwa als Beachvolleyballfeld. So charmant



diese Idee auf den ersten Blick auch wirken mag, scheitert sie letztlich an den Gegebenheiten vor Ort. Der Untergrund aus Muscheln und Steinen birgt ein nicht unerhebliches Verletzungsrisiko. Hinzu kommt, dass es sich um einen Sicherheitsbereich handelt. Vor diesem Hintergrund ist die Entscheidung der Schleusenverwaltung, eine Nutzung auch künftig nicht freizugeben, durchaus nachvollziehbar.

Ein besonders interessanter Blick hinter die Kulissen ergab sich auf dem Leitstand zwischen den beiden Schleusenkammern der neuen Anlage. Dort ließ sich die Arbeit des Wachleiters ebenso verfolgen wie die

präzise Verkehrslenkung im Kanalbetrieb – ein komplexes Zusammenspiel aus Technik, Kommunikation und Erfahrung, das im Hintergrund weitgehend reibungslos funktioniert.

Am Ende blieb der Eindruck eines äußerst informativen und zugleich sehr lebendigen Besuchs. Trotz der außergewöhnlichen Temperaturen überwog eindeutig der Gewinn an Einblicken und Verständnis. Die Schleusenanlage Holtenau zeigte sich dabei nicht nur als technisches Großbauwerk von beeindruckender Historie und Gegenwart, sondern auch als Ort gelebter Praxis zwischen Tradition und moderner Schifffahrtslogistik.

Joachim Siebert



Bilder: Roland Sonntag / Grit Saggau / Dieter Hofmann

RECHTSANWÄLTE

DR. HARTMUT LITWINSKI

FACHANWALT FÜR ERBRECHT
FACHANWALT FÜR FAMILIENRECHT

ERBRECHT
FAMILIENRECHT

PFLICHTTEILSRECHT
STRAFVERTEIDIGUNG

KAI KRÜGER

FACHANWALT FÜR FAMILIENRECHT
FACHANWALT FÜR VERKEHRSRECHT

FAMILIENRECHT
VERKEHRSRECHT
BUßGELDRECHT

MIETRECHT
ARBEITSRECHT
VERSICHERUNGSRECHT

24226 HEIKENDORF DORFPLATZ 4

TEL.: (0431) 24 57 27

E-MAIL: KANZLEI@RAE-LITWINSKI-PARTNER.DE

24214 GETTORF

GARTENSTRAßE 19

WWW.RA-LITWINSKI.DE



Und dann kam der 23. September 1968.

Die Gaststube „Ernestinenhöhe“ füllte sich, und es kamen mehr Interessierte, als wir eingeladen hatten. Artur Brand hatte auch einen Notarzt eingeladen, der sich allerdings aus beruflichen Gründen verspätete. Das scheint bei Notärzten wohl zum Alltag zu gehören.

Also musste Artur Brand die Teilnehmer und Gäste zunächst selbst begrüßen. Danach sollte – oder besser gesagt durfte – Klaus Storjohann das Anliegen vorstellen. Dies musste ausführlich geschehen, um alle Anwesenden gleichermaßen abzuholen.

Klaus legte auf seine ganz eigene Art los und berichtete von der Idee, in Mönkeberg einen Verein zu gründen und einen Hafen zu bauen, um sichere Wasser- und Landliegeplätze zu schaffen. Und wer Klaus kannte – oder heute einfach einmal aus dem Vereinsheim schaut – sieht das Ergebnis.

Eigentlich sollten nach der Vereinsgründung nun die Vorstandsmitglieder gewählt werden. Üblicherweise beginnt man dabei mit dem 1. Vorsitzenden. Doch das funktionierte leider nicht, denn der eingeladene Notarzt, Dr. Eric Nicolaisen, war noch immer nicht eingetroffen.

Aber Klaus wäre nicht Klaus, wenn er nicht einen Plan B gehabt hätte. Also wurden zunächst alle anderen Vorstandsämter gewählt.

Man begann mit der Wahl des 2. Vorsitzenden. Der Auserwählte war allerdings sehr überrascht, dass sich alle einig waren, ohne dass er sich vorher überhaupt dazu äußern konnte. Für alle stand fest: Nur Klaus Storjohann konnte dieses Amt übernehmen.

Danach wurden die weiteren Ämter besetzt:

- Kassierer: Horst Busche
- Schriftwart: Hans Lier
- Takelmeister: Harald Oberg

Zu guter Letzt konnte auch der inzwischen eingetroffene Dr. Eric Nicolaisen zum 1. Vorsitzenden gewählt werden.

Unser erster Vorstand der WVM.

Es war ein Abend voller Entscheidungen, die uns bis heute beeinflussen. Doch eine Sache – für mich eine der wichtigsten überhaupt – stand noch aus:

Wie sollte der Verein heißen?

Allen Anwesenden war wichtig, die Angler, Motorbootfahrer und Segler unter einem Dach zu vereinen. Nachdem die eingereichten Vorschläge gesichtet worden waren, hatte der gerade gegründete Verein schließlich einen Namen:

Wassersport-Vereinigung Mönkeberg

Kurz: **WVM.**

Danach wurden die Beiträge festgelegt und die Termine für die Mitgliederversammlungen beschlossen. Als Versammlungstag wurde der zweite Mittwoch im Monat gewählt – eine Tradition, die sich über mehr als 50 Jahre hielt.

Die Ziele, die sich der Verein damals auf die Fahnen geschrieben hatte, wurden allesamt verwirklicht. Heute ist die WVM-Eigentümer des Hafens, eines Winterlagers, eines schönen Vereinsheims und einer der mitgliederstärksten Wassersportvereine im Kreis Plön.

Besonders stolz sind wir auf unseren „Juliusturm“. Der Turm ist nicht nur das Wahrzeichen unseres Vereins, sondern auch ein beliebtes Fotomotiv an der Kieler Förde.

Was Klaus und seine Freunde damals wohl nicht ahnen konnten: Der Verein besteht noch immer – und der Hafen musste bereits dreimal erneuert werden.

Die Redaktion

Aus der Quelle: „Chronik 50 Jahre WVM“



Auf unseren Segelreisen ist das Skizzenbuch mein ständiger Begleiter. Statt nur Fotos mitzunehmen, halte ich besondere Eindrücke mit Stift und Papier fest. Diese Skizze entstand in unserem Heimathafen!

Maria Rademacher

Bordküche...

...Heiß oder kalt

Zum Start der KiWo stiegen auch die Temperaturen kräftig an. Am Freitag zum Soundcheck wurden bis zu 29 Grad erreicht, und in der Sonne war es kaum auszuhalten. Trotzdem tranken die vielen Besucher die unterschiedlichsten Getränke.

Ich selbst bin einfach beim Wasser geblieben. Allerdings hatte es nach kurzer Zeit ebenfalls die Außentemperatur angenommen und schmeckte dann nicht mehr besonders erfrischend.

Zu Hause ist es einfach, sich etwas Schmackhaftes zu trinken zuzubereiten. Unterwegs oder auf einem Schiff sieht das allerdings schon ganz anders aus.

Ich habe für euch einmal im Netz nachgeschaut – und siehe da: An Inspiration mangelt es nicht.

Natürlich wissen wir alle, dass ein eiskaltes Getränk oder ein heißer Kaffee bei hohen Temperaturen nicht unbedingt die erste Wahl sein sollten. Der Körper ist zusätzlich zur Hitze damit beschäftigt, das Getränk an die eigene Körpertemperatur anzupassen. Auch stark zuckerhaltige Getränke sind keine gute Wahl. In warmen Ländern greift man deshalb häufig zu ungesüßtem Tee.

Ihr seht: Man bekommt viele Informationen und weiß am Ende doch nicht so recht, was wirklich hilfreich ist.

Fest steht jedoch: Wasser ist und bleibt der beste Durstlöcher. Einfaches Leitungswasser eignet sich



hervorragend. Es kommt meist bereits mit einer angenehmen Trinktemperatur aus der Leitung – nicht zu warm und nicht zu kalt. Getränke mit Raumtemperatur beziehungsweise Körpertemperatur sind für den Organismus besonders gut verträglich und belasten ihn nicht zusätzlich.

Aber viele sagen: „Wasser ist langweilig.“ Also müssen Alternativen her.

Im Handel gibt es mittlerweile Teebeutel für die Zubereitung von kaltem Tee in vielen verschiedenen Geschmacksrichtungen. Es funktioniert auch Früchtetee heiß aufzubrühen und dann abkühlen zu lassen.

Dabei geht es auch einfacher und preiswerter.

Mit Zitrone, Limette, Orange, Gurke, Ingwer, Minze oder anderen Kräutern lässt sich Wasser wunderbar aufpeppen. Einfach Wasser in eine Karaffe füllen und nach Belieben verfeinern – gern auch mit mehreren Zutaten kombiniert.

Und ehrlich gesagt: Gurke mochte ich anfangs nicht unbedingt im Wasser. Inzwischen ist sie aber mein heimlicher Favorit, weil sie zusätzlich Mineralstoffe liefert.

Ich stelle die Karaffe anschließend in den Kühlschrank und fülle mir immer wieder ein Glas daraus ein. Dabei achte ich darauf, dass das Getränk nicht zu kalt ist. Oft kann ich die Zutaten in der Karaffe sogar ein zweites Mal verwenden.



Erreichbarkeit der Hafenmeisterei von 01.-Apr. - 31.Okt.

Öffnungszeiten: 08:00 Uhr - 11:30 Uhr und

15:30 Uhr - 19:00 Uhr

Mobil: +49 1609 2308 925

E-Mail: Hafenmeister@wvm-online.de

DIE SCHLAPPKISTE

„Segellos,
planlos,
aber immerhin schwerelos.“

Gut gesehen und schnell reagiert
liebe Ulrike Duchateau.



Inserate in der Schlappkiste sind für Vereinsmitglieder kostenlos.

Bitte den Text unter Tel.-Nr.: 0170-2181 643 oder per

e-Mail an: Bulleye@wvm-online.de

Liebe Freunde der „Schlappkiste“, habt ihr noch ein lustiges Foto?

Bitte an folgende e-Mail Adresse senden: bulleye@wvm-online.de

Impressum:

„Bulleye“ ist das Mitteilungsblatt der Wassersport-Vereinigung Mönkeberg e.V. und erscheint dreimal im Jahr. Die Abgabe an Mitglieder, Inserenten und benachbarte Vereine erfolgt kostenlos. Veröffentlichte Leserzuschriften geben nicht unbedingt die Meinung des Vorstandes oder der Redaktion wieder.

Redaktion: Grit Saggau, Hohenrade 62-64,
24106 Kiel, Tel.: 0170-2181 643
bulleye@wvm-online.de

Herausgeber des Bulleyes:
Wassersport-Vereinigung Mönkeberg e.V.
Strandweg 14, 24248 Mönkeberg,

Telefon 0431-23 18 88, Telefax 0431-23 18 89
Geschäftszeit: Mittwochs, 19.00-20.00 Uhr,
Bankverbindung: Förde Sparkasse
Konto-Nr. 1000 27 1229 · BLZ 210 501 70
IBAN: DE 33 21050170 1000 271229
BIC: NOLA DE 21 KIE
Gläubiger-ID: DE 84 WVM 00000430301
www.wvm-online.de

Layout, Anzeigen und Druck:
MecklenburgDruck GmbH
Eckernförder Str. 239, 24119 Kronshagen,
Telefon 0431 - 67 0707 62
[eMail info@MecklenburgDruck.de](mailto:info@MecklenburgDruck.de)



Unsere Wassersport- versicherung – Ihr optimaler Schutz

Marc Schweers e. K.
Bebelplatz 10, 24146 Kiel
Telefon +49 431 668833
kiel.elmschenhagen@provinzial.de

Günstiger Beitrag für
Vereinsmitglieder



PROVINZIAL

Die Versicherung der Sparkassen

UNTERWASSERKRAUSE

SPEZIALBÜRO FÜR UNTERWASSERAUFGABEN Mutzeck GmbH

Seit 1965 erfolgreich untergetaucht

Ausführung sämtlicher Unterwasserarbeiten

- Untersuchungen, Gutachten
- Bergungen
- UW-Beschichtungen
- Hafensanierungen und Neubaumaßnahmen
- GL-Zulassung für Schiffsbesichtigungen
- modernste Ultraschallmessgeräte
- GL-geprüfte UW-Schweißer



GF Axel Mutzeck

Am Wiesengrund 17
24211 Schellhorn und
24148 Kiel / Marinearsenal

Telefon 04342/83824
Telefax 04342/87241

E-Mail: amutzeck@t-online.de
www.unterwasserkrause.de

Gut beraten mit Ihrer



DLS GmbH

Versicherungsagentur
der Förde Sparkasse

Der Fender für Ihre Finanzen.

Was gibt es Schöneres, als seine Freizeit auf dem Wasser zu verbringen und die Sorgen des Alltags zurückzulassen? Die Wassersportversicherung der Provinzial bietet Ihnen dabei optimalen Schutz und lässt Sie im Fall der Fälle nicht in den Seilen hängen.

Rufen Sie uns gern unter der
Telefonnummer 0431 592-2910 an.

PROVINZIAL



Förde Sparkasse