

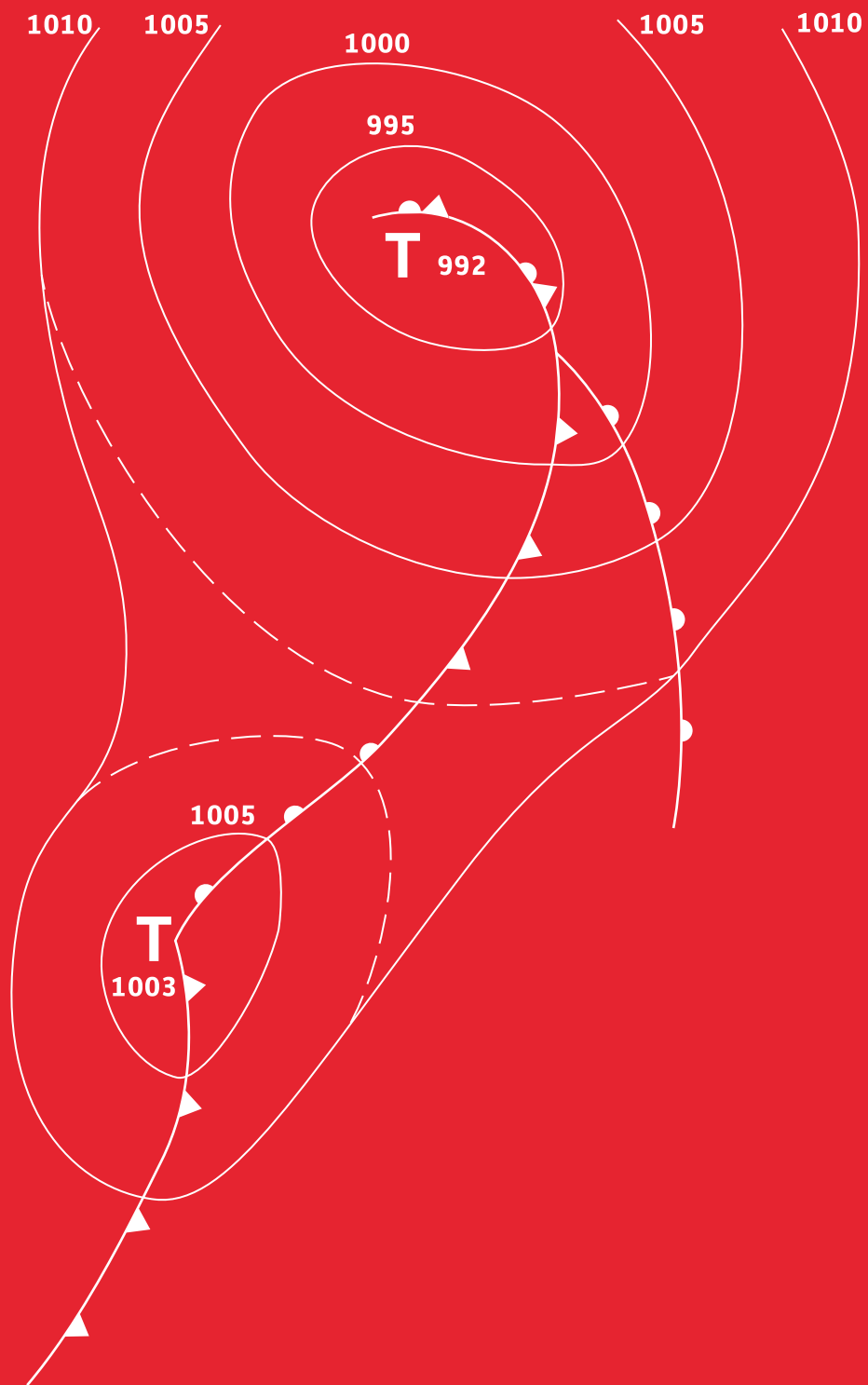


KIELER YACHT-CLUB
gegründet 1887

Segeln im Sturm

Mitteilungsblatt September 2025 Mitglieder berichten





GVI

HAUS DER IMMOBILIE



Pier8

Wohnen am Wasser. Mitten in der Stadt.
Modern. Komfortabel. Maritim.

Im Pier8 entstehen insgesamt 100 Wohnungen in drei getrennten Gebäudeteilen. Es erwarten Sie verschiedene Grundrisse, Wohnungen mit frontalem oder seitlichem Wasserblick sowie Wohnungen, die auf beiden Seiten jeweils einen Balkon / eine Loggia besitzen. Rund 20 kleinere Wohnungen – auch ohne Wasserblick – bieten wir zu einem attraktiven Preis an. Kaufpreise ab: **€ 227.500,-**

SPRECHEN SIE UNS AN. WIR FREUEN UNS AUF SIE!

GVI IMMOBILIEN GmbH | T. 0431 88 6 88 0 | Schlossgarten 3 - 4 | 24103 Kiel
info@gvi-immobilien.de | **www.pier-8.de**

Color It Your Way

5 Yachtdesigns, 120 Uni- und Metallic-Farbtöne und unendliche Gestaltungsmöglichkeiten. Mit dem ALEXSEAL Color Configurator gestalten Sie Ihre neue Yachtlackierung ganz einfach digital auf dem Handy oder am PC.

Verschaffen Sie sich einen ersten Eindruck von der Oberfläche Ihrer neuen Yacht.

Einfach QR Code scannen und ausprobieren →



NEW
Color
Configurator

Instagram: [instagram.com/alexsealpaint](https://www.instagram.com/alexsealpaint)

LinkedIn: [linkedin.com/company/alexseal-yacht-coatings](https://www.linkedin.com/company/alexseal-yacht-coatings)

WWW.ALEXSEAL.COM

ALEXSEAL®
Yacht Coatings

Immer. Sicher. Ankommen!

**Besser segeln – mit unseren Yacht-Versicherungen.
Für Ihre Sicherheit machen wir uns stark.
Seit 1916.**



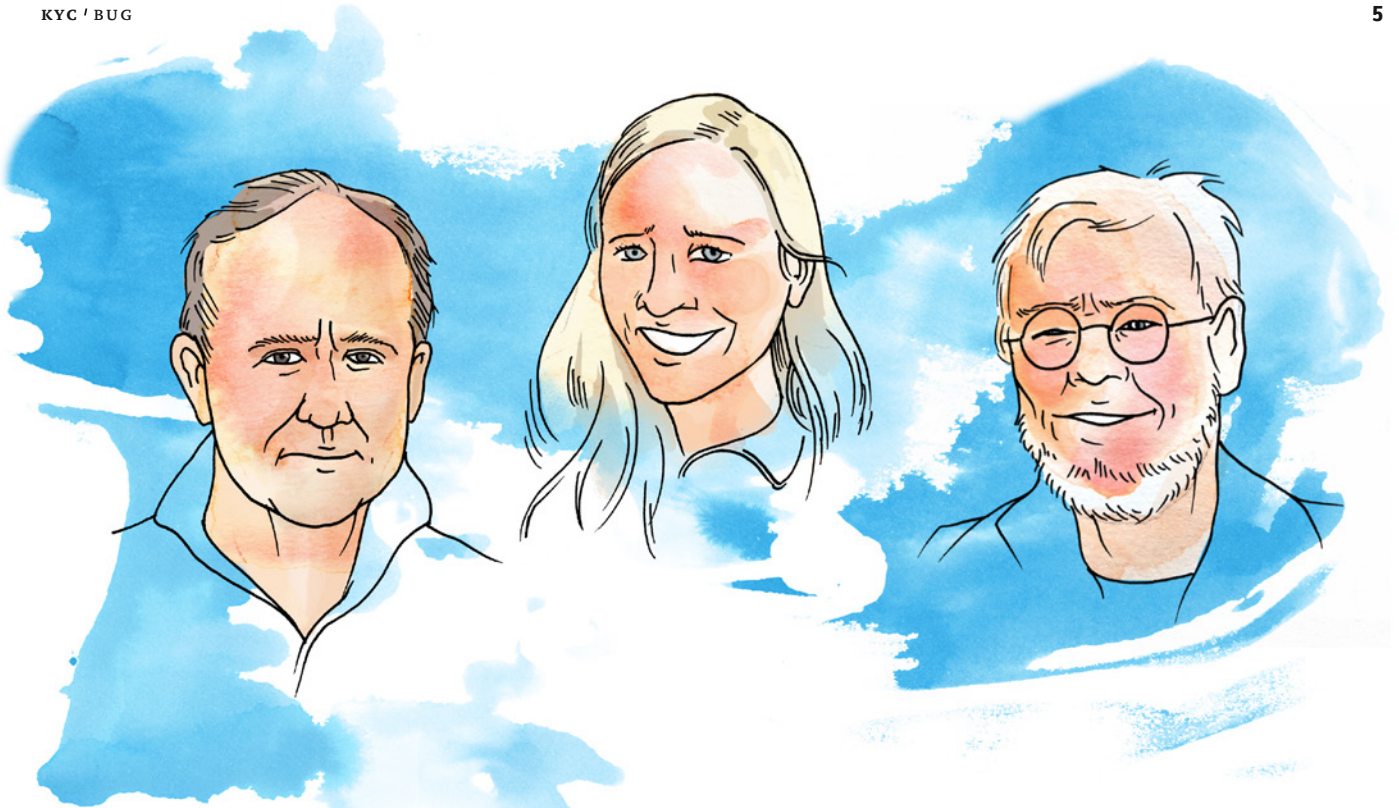
WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

Kurze Mühren 6
D-20095 Hamburg

Telefon +49(0)40-87 97 96 95
Telefax +49(0)40-87 97 96 91

www.wehring-wolfes.de
info@wehring-wolfes.de



LIEBE CLUBMITGLIEDER, mit der September Ausgabe können wir Ihnen wieder ein Mitteilungsblatt voll mit Berichten von Reisen und Regatten vom schon fast vergangenen Sommer anbieten. Von den YES (Young Europeans Sailing) bis zur Kieler Woche, von Regatten der J&R Gruppe bis zu den Reisen der Yachtschule (YS) und der Schulungsgruppe (SG).

DIE VERTEILUNG der Beiträge auf die einzelnen Sparten ist diesmal noch asymmetrischer als schon manchmal in den vergangenen Jahren – 16 Beiträge aus der J&R Gruppe stehen drei Beiträgen aus der YS und zwei Beiträgen aus der SG gegenüber. Uns wurde aber versichert, dass wir Berichte von den gerade beendeten und jetzt noch laufenden Sommerreisen der YS und der SG für die Dezemberausgabe erwarten dürfen.

VON DER REDAKTION ein großes Dankeschön an Larissa Uhde mit den fleißigen Autoren aus der J&R Gruppe, die sich hier so engagiert und professionell präsentieren!

DAS TITELTHEMA dieser Ausgabe ist dem »Segeln im Sturm« gewidmet. Im ersten Mitteilungsblatt dieses Jahres hatten wir in der Rubrik »Fahrten« den Bericht »Ich kaufe mir ein Boot in Amerika« unseres

Mitglieds Prof. Burkhard Bromm wiedergegeben. In diesem Zusammenhang hatte Prof. Bromm die Idee für dieses Titelthema beigesteuert. Anlass war eine Diskussion über das angemessene Verhalten in solchen Situationen, wenn es denn die eine »richtige« Vorgehensweise gibt. Auf unseren Aufruf hin, einmal eigene Erfahrungen zu schildern, haben wir verschiedene Beiträge von Mitgliedern erhalten. Ergänzt werden die Berichte durch eine Zusammenstellung der unterschiedlichsten Aspekte, die schon im Rahmen der Reisevorbereitung beachtet werden können. Einige selbstverständlich, andere auf den ersten Blick nicht so naheliegend. Und schließlich gibt Sophia aus der Redaktion einen Einblick in Forschungsarbeiten im Rahmen ihrer Promotion und schildert, was es mit der Messung und Modellierung von Wellenhöhen in der Ostsee auf sich hat.

WÄHREND WIR DIESE AUSGABE fertig stellen, genießen wir das spätsommerliche Wetter mit Sonne, Wind und blauem Himmel. Beim Schreiben dieser Zeilen steht der Start zur letzten Etappe von Genua nach Boka Bay, Montenegro, für das »Ocean Race Europe 2025« bevor. Mit am Start ist die »Malizia« unseres Mitglieds Boris Herrmann als Skipper. Am 4. September startete das Double Hand »Globe40 Round the World Race« in den Prolog von Lorient nach Cadiz. Zurzeit vorn dabei segelt »Next Generation Boating« mit Lennart Burke und unserem Mitglied Melwin Fink. Und nur noch ein Monat bis zum Start des »Transat Café L'Or« über den Atlantik, mit der Französin Sasha Laniece und unserem Mitglied Susann Beucke als Co-Skipperin an Bord der Class 40 »Alderan«. Für diejenigen unter uns, die unsere Segler auf den Sozialen Medien und auf den Trackern verfolgen, liegt eine wahrlich spannende Zeit vor uns!

REDAKTIONSSCHLUSS für die nächste Ausgabe ist der 20. Oktober. ✕

Ulf Petersen
ULF PETERSEN

S. Groninger
SOPHIA GRONINGER

Hollenbach
UWE HOLLENBACH

Grußwort

Text Hauke Berndt Foto Claudia Rositzki

MOIN, MOIN, wenn ab dem 21. Juni die Tage wieder kürzer werden, setzt bei mir eine Art Torschlusspanik ein. Die Sommerreise hat doch noch gar nicht begonnen! Wie kann es sein, dass die Boote schon gleich wieder aus dem Wasser kommen? Zum Glück geht es dann meist doch nicht so schnell, wie es sich zunächst anfühlt. Viele sind mittlerweile von ihren Sommertörns zurückgekommen. Und gerade die Tage zum Ende der Saison bieten häufig noch tolle Momente. So startet beispielsweise Mitte September die letzte Etappe der Sommerreise der Yachtschule mit der »Zukunft IV« und einer Crew aus »Alten Damen und Herren« von London zurück nach Kiel.

UND WAS HATTE diese Saison nicht alles zu bieten! Kiel Sailing City wurde in diesem Jahr seinem Namen in mehrfacher Hinsicht gerecht. Wir hatten nicht nur eine fantastische Kieler Woche, die sich zum ersten Mal als Teil des neuen Sailing Grand Slam positionierte; mit 4500 Seglern auf dem Wasser zeigte sich wieder einmal: an Kiel führt beim Regattasegeln



Vorsitzender Hauke Berndt

»WAS HATTE diese Saison nicht alles zu bieten!«

kein Weg vorbei. Auch der Start des Ocean Race Europe direkt vor unserer Haustür brachte unseren Sport wieder einmal in den Fokus. Mit dabei: Boris Herrmann, Skipper des Teams Malizia, KYC-Mitglied und prominenter Botschafter für das Segeln. Und das ist nicht nur für Kiel wichtig, sondern für den deutschen Segelsport insgesamt. Im Zuge unserer Bewerbung für die Ausrichtung der Olympischen Segelwettbewerbe haben wir einmal mehr gezeigt, dass in Kiel vieles zusammenpasst: eine erprobte Infrastruktur, optimale Bedingungen auf dem Wasser und ein starker Rückenwind von Politik, Verwaltung, Vereinen, Verbänden und Segelbegeisterten. Ein weiteres Highlight für den Segelsport war die Austragung des SailGPs vor Sassnitz, wo die foilenden F50 mit teilweise über 100km/h über das Wasser flogen. Was mich besonders freut: mit an Bord des deutschen Teams sind drei Mitglieder des Kieler Yacht-Clubs, von denen zwei aus unserer Jugendarbeit in der Jüngsten- und Regattagruppe in Strande hervorgegangen sind.

DORT BETREUEN WIR heute rund 150 junge Seglerinnen und Segler – von den Jüngsten bis in den Leistungsbereich. Unter Leitung von Philipp Sudbrack sorgt ein starkes Trainerteam für optimale Bedingungen. Mit unserer Infrastruktur und dem Bootspark können wir auf etwas Besonderes verweisen – und wir arbeiten ständig daran, es weiterzuentwickeln. Derzeit prüfen wir den Ausbau der Umkleiden und Schulungsräume. Unser Dank gilt allen Eltern und Förderern, die dies ermöglichen.

Sportbootwerft seit 1999 - Kieler Förde

Reparaturen • Motoren • Elektronik • Rigging



Klassische Yachten & Composite
Refit • Teilebau • Teakdecksanierung

Lackierungen • Yacht & Mast

Motoren-Instandsetzung

Raymarine-B&G Elektroantriebe
Installing Dealer Repowering



Yacht-Werft-Kiel.de
0431 / 729 720 -63/-62

BEREITS IN DER letzten Saison haben wir mit der Renovierung unseres Clubhauses in Strande begonnen, konnten die ersten beiden Bauabschnitte über die Wintermonate abschließen und mit der neuen Pächterin pünktlich zum Saisonbeginn starten. Dies war nur möglich dank der zahlreichen Spenden und Förderungen, mit denen dieses Projekt unterstützt wurde. Vielen Dank! Für diesen Winter planen wir bereits die Umsetzung des dritten Bauabschnitts, wo es dann an die Inneneinrichtung und die Außenanlagen geht.

AUCH IM HINTERGRUND haben wir wichtige Weichen gestellt. Wir modernisieren unsere Geschäftsprozesse und IT-Landschaft, um den Verein zukunftsfähig aufzustellen. Neben Office und Buchhaltungsthemen steht als weiterer Baustein der Relaunch unserer Website kurz bevor.

AUCH WENN ICH nun bereits ein wenig wehmütig auf das Saisonende blicke, freue ich mich doch auch auf die kommenden Veranstaltungen im Herbst und Winter. Vielleicht sehen wir uns beim Curry-Essen, Clubabend, KYC-Lounge, Schiffertisch, Weihnachtsfeiern oder bei einer der vielen anderen Gelegenheiten.

BIS DAHIN: fair winds and following seas! *



HAUKE BERNDT

**Sprach- und Datenverbindungen
weltweit mit Iridium oder
Inmarsat Satellitentelefonen**



expeditionstechnik.de

WELTWEITE MOBILE SATELLITENKOMMUNIKATION

Expeditionstechnik Därr GmbH

Tel: +49 (0)89 638 941 41



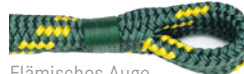
**BRANDNEU UND INTUITIV
EINFACH: DER TAUWERK
KONFIGURATOR VON SVB**

1. Tauwerk online
auswählen



2. Spleiße direkt
am Tauwerk-Artikel
konfigurieren

z.B.



Flämisches Auge



Takling



Pilotauge



Augspleiß
mit Kausche,
Rundkausche
oder Karabiner

3. Zum Warenkorb hinzufügen.
Prüfen, bestellen, fertig!



**SIE BEVORZUGEN VOR-ORT BERATUNG?
DANN BESUCHEN SIE UNS IN KIEL.
1000 M² WASSERSPORT ZUM ANFASSEN
- MIT EIGENER TAKLEREI -**

SVB

1989



KIELER YACHT-CLUB

gegründet 1887

Der Kieler Yacht-Club e.V. dankt seinen Förderern für ihre freundliche und hilfreiche Unterstützung in den Jahren 2024 und 2025

ADDIX Internet Services GmbH	Dr. Matthias Bosse	Anne Dinser	Christoph Friedrich Hahn-Woernle	Monika Kaulbars
Hilke Ingeborg und Dieter Ahrendt	Antje und Stefan Brandenburg	Hans Ditmar	Dr. Chris Hartkopf	Torsten Keil
Julia Ahrens	Claus-Dieter Brandt	Dr. Klaus Dörhage	Volkmar Hausberg	Arne und Dr. Liliane Kieback
Torsten und Gabriele Albig	Dr. Katrin und Dr. Birger Brandt	Dose Holding GmbH	Erik Hecht	Klaus Kienast
Familie Alex	Wolfgang Brauer	Dr. Gunther Dreyer	Peter und Ute Hecht	Dieter Kipcke
Malte und Nadja Arp	Jonna Braun	Hans Peter Droege	Rainer Heinrich	Hans Jürgen und Heidemarie Kipp
Baltic Maritime Advising GMBH	Prof. Dr. Burkhard Bromm	Alexander Eck	Petra Hell-Raguse	Jürgen Klinghardt
Karl-Ludwig Reinhold Albrecht	Jens und Elke Brendel	Carsten Engel	Kristina Herbst	Jessica und Christian Knop
Antje Ammermann	Bruchert und Seiler	Margret Engel Lohfeld	Ulrich Herter	Klaus Knutzen
Sabine Bahnsen	Philip Brügge	Dr. Carsten Andre Eppendorfer	Dr. Rainer Hinrichsen	Kohlhoff GmbH
Klaus Bardenhewer	Thomas Brügge	Dr. Christine Merk	Dr. Volker Hoefs	Dr. Michael Kohlhoff
Claas Barth	Gerd Bruhn	Segelmacher Faber + Münker GmbH & Co. KG	Uwe Hollenbach	Peter Kohlhoff
Marcus und Solveig Baur	Thomas Buchholz	Alexander Falk	Hook Blechtechnik GmbH	Matthias Kordelle
Marie Becker	Valerie Buchholz	Michaela Feistel	Birgit Horn	Dr. Karl Korth
Nicole und Michael Beckmann	Dr. Peter Buggisch	Karl-Martin und Dr. Wera-E. Fischer	Gustav Detlev Horn	Dr. Karl Korth Monokristalle-Kristall- optik OHG
Dr. Hein Dieter Behr	Philipp Buhl	Torben Fischer	Martin Ulrich	Ulrich und Helga Kozlowski
Tim Behrendt	Horst Bülck und Bettina Zielke-Bülck	Stiftergemeinschaft Förde Sparkasse	Horstbrink	André Kozlowski-Merbach
Rita Berlinski	Dr. Jörg Büsselberg	Dr. Holger Franke	Tim Hümme	Franz-Josef Körling
Dr. Hauke Berndt	Jörn Butenschön	Friedrich Netlitz GmbH	Karin Hüpper	Jan Peter Krabbenhöft
Hauke Berndt Ventures UG	Frauke u. Prof. Dr. Martin Carstensen	Dr. Hans Frieze	Dr. Wolfgang Hunger	Alexander und Anja Kraft
Kai Bertallot	Christine Cassens	Elke Gerbert	Stephan Husen	Dr. Carsten und Leena Krage
Heinrich Besserer	Sven Christensen	Dr. Goetz Greve	Nils Michel Ickert	Knut Nicholas Krause
Thomas Beyer und Renate Berendt-Beyer	Dr. Martin Christiansen und Dr. Henrike Rolf	Margit und Wolfgang Greve	Peter Irlacher	Arne und Marion Krüger
Dorothee Bierbaum	Dr. Gerhard Clau- sen Grundstücks- verwaltung	Peter Grimm-Fischer	Dr. Olav Jansen	Alfried Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung
Dr. Thomas Blaschke	Dr. Kai Clausen	Ansgar Groß	Christian Jenne	Dietmar Gottfried Heinrich Kubitz
Jan Blatt und Regine Frank	Peter Clausen	Karin Gude	Lothar Jenne	Dieter Kuhnert
Dr. Reinhard Bleicken	Inke Detlefsen	Horst Günther	Jan-Henrik und Susanne Jensen	Katharina Kuhnert
Hauke Bohnen	Irmela und Matthias Diekhoner	Dr. Klaus-Werner und Eveline Gurgel	Andreae Johann-Matth	Paul Kuhnert
Markus Ulrich Book	Monica Diez	Alexander Guth	Dr. Gesche Kaack	Katrin und Robert Jörn Kuper
Maybritt Barbara Borchardt	Reinhard Peter Joachim Dinse	Peter Haake	Holger Kahl	
Götz und Corinna Bormann	Wolfgang Dinse und Ingeborg Voß	Wilhelmina de Haan Bresse	Jochen Kahl	
		Christiane und Mark Hackmann	Matthias und Barbara Kahler	
		Andreas Hahn	Nina Kahler	
			Prof. Dr. Volker Klaus Kahlke	
			Christine und Klaus Kalkreuth	



KIELER YACHT-CLUB

gegründet 1887

Der Kieler Yacht-Club e.V. dankt seinen Förderern
für ihre freundliche und hilfreiche Unterstützung in den Jahren 2024 und 2025

Bernhard Küper	Murmann	Moritz Rinck	Dieter Simmat	Norbert Carl Eberhard Vogel
Dr. Ulrike Küper	MVK GmbH & Co. KG	Rohwer Stahl- und Metallbau GmbH	Dieter Simon	Henning Voigt
Wilfried Lehmann	Heinz Nixdorf Verein zur Förderung des Segelsports e.V.	Michael Rose	Jan und Frauke Simon-Holtorf	Herbert Voigt GmbH & Co. KG
LevoPark GmbH	Thomas Oberrath	Robert Rothe Stiftung	SOLAPRO eins GmbH	Dagmar Christine Volker
Andreas und Dr. Annely Lochbrunner	Klaus Offermann	SANDL Maritime P.E. GmbH	Sparkassen- und Giroverband	Volkmar Volker
Jürgen Ludewig	Dr. Dietrich Onnasch	John Krishna und Sigrid Schamong	Dres. Petra und Jürgen Splieth	Volkswagen Zentrum Kiel, Schmidt & Hoffmann GmbH
Dr. Hans-Jürgen Lütt	Jan Oswald	Malte Scharffenberg	Annette Splieth-Locherer	Ulf Wachholtz
Dr. Martin Lutz	Dr. Jutta Anneliese Paul	Wolfgang und Angela Schäfer	Stiftung Kieler Sport-hilfe	Ulrich Wachholtz
Hermann Mackenbrock	Peter und Christine Paustian	Familie Scheder-Bieschin	Prof. Dr. Thomas Stegmann	Heinz und Ursula Helene Wacker
Niels Madsen	Stefan Peitzner	Wolf Scheder-Bieschin	Ernst Johannes Stoffers	Torsten Wagner
Arne Magnus Magnussen	Carl-Heinrich Petersen	Harald Schlinker	Johann Kaspar Stubenrauch	Dr. Tilman Walek
Uwe Mares	Dr. Ulf Petersen	Kurt Gerhard Schmalz	Bernd-Friedrich Otto und Gisela Christa Sunnemann	WELLER Holding SE & Co. KG
Dr. Dirk Marquardt	Hanno Pfannkuch	Frithjof Schmidt	Dr. Christian Süverkrüp	Axel Michael und Claudia Marlies Lucht-Wendt
Gero und Kathrin Martens	Jan-Hendrik und Julia Pirwitz	Dr. Thorsten Schmidt und Katharina Schmidt-Ziesenitz	Süverkrüp + Ahrend GmbH & Co. KG	Derik Morten Werth
Christine und Jörn May	Jens-Uwe und Gisela Plohn	Volker Schmidt	Süverkrüp Automobile GmbH & Co. KG	Eberhard-Wienholt-Stiftung
Hans-Heinr. und Doris von Maydell	Thomas Plößel	Hansjörg Schmutzler	Tamm Media GmbH	Jens Paul Willer
Medizinisches Versorgungszentrum Derma-Kiel GmbH	Christian Plump	Kim Oliver Schneidewind	Peter Tamm Jr.	Momme Willer
Susanne und Klaus Meier	Andre Poitiers	Dr. Rolf Paul Schomburg	Berend Reinhard Terveer	Hinrich und Dr. Daniela Willms
Sönke Meier-Sawatzki	Bettina und Thomas Poullain	Christian Schonefeld	Fynn Terveer	Martin Wodtke
Jan Meincke	Catharina Prien	Christina Howling-Schonfeld und Per-Alexander Schonfeld	THE SEVEN Holding GmbH & Co. KG	Eckard Wohlgehagen
Mensinck Consulting	Christian Prien	Christian Schröer	Ingrid Thomsen	Matthias Wolff
Dr. Christine Merk	Klaus-Peter Prien	Lothar Schüler	Gerd Trulsen	Hans-Christian Wulff
Messe Düsseldorf GmbH	Dr. Sylvia und Dr. Stefan Porath	Dominik Schulte	Volker Georg Tuschy	Verein zur Förderung der Yachtschule in Kiel e.V.
Fam. Metzner	Provinzial Nord Brandkasse AG	Jan Schulz	Martje Uecker und Oliver Freiheit	Zippels Holding GmbH
Silke und Hubert Miehe	Walter Reiner Rabe	Klaus Hans Albert Schutt	Güde Ulrich	Knud-Peter Zirzow
Karsten Moeller	Ulrich Raguse	Carsten Schütze	Sibylle und Joachim Umlauf	Ulrike Susanne Zirzow
Hans-Eckhard von der Mosel	Dr. Inga Ramm	René und Nina Schwall	Philipp Vielhauer	Dr. Detlef Hans Zschoche
Christa Müller	Tarek Heinz Hermann Rammelt	Schwentine-Haus Wobau GmbH	Matthias Stefan Vogel	
Thomas Müller	Renate und Dirk Rathjens	Jan Sell		
Niels Munker	Dr. Dirk Reese	Hans-Werner Sellugga		
Ulrich Munker	Klaus und Susanne Reese			
Jörg Munzert				
Dr. Philipp Alexander				



KIELER YACHT-CLUB

gegründet 1887

Der Kieler Yacht-Club e.V. dankt seinen ehrenamtlich tätigen Mitgliedern
für ihre großartige Unterstützung

Fabian Bach	Tim Häuslein	Britta Margenberg	Volker Schmidt
Uwe Baykowski	Peter Hecht	Gero Martens	Jan-Ole Scholz
Dr. Hauke Berndt	Hermann Hell	Hans-H. von Maydell	Jannik Schröder
Virgil Berndt	Ute Hecht	Dr. Christine Merk	Andreas Schubert
Kai Bertallot	Andreas Herbst	Hubert Miehe	Niklas Schubert
Thomas Heinrich Beyer	Nick Heuwinkel	Hans-Eckhard von der Mosel	Tobias Schubert
Dorothee Bierbaum	Dr. Uwe Hollenbach	Stefan de la Motte	Dr. Dominik Schulte
Arne Block	Adele Horstmann	Louisa Müller	Klaus-Peter Schulz
Hauke Bohnen	Paul Ingwersen	Ulrich Münker	Jörg Schünemann
Karl-Heinz Borchers	Christoph Jahn	Christoph Nack	Kai Schütt
Linus Born	Lothar Jenne	Luca Niemann	Dieter Simmat
Antje Brandenburg	Dr. Dye Jensen	Dr. Dietrich Onnasch	Dieter Simon
Stefan Brandenburg	Lasse Johannsen	Lutz Ostermann	Jan Stargardt
Dr. Birger Brandt	Andreas Jung	Thorsten Paech	Karl-Heinz Streiter
Jens Brendel	Klaus Kalkreuth	Alexander Paulsen	Jan-Dirk Tenge
Belinda Brieschke	Klaus Kinast	Ralf Paulsen	Dr. Berend Terveer
Florian Brieschke	Dieter Kipcke	Björn Pelzer	Dr. Hauke Thilow
Prof. Dr. Burkhardt Bromm	Jan-Pieter Kluike	Benno Petersen	Volker Tuschy
Gerd Bruhn	Ingo Kolmorgen	Carl-Heinrich Petersen	Martje Uecker
Dr. Harald Brüning	André Kozłowski-Merbach	Dr. Ulf Petersen	Larissa Uhde
Christina Buch	Christian Knop	Noah Lee Piotraschke	Güde Ulrich
Jörn Butenschön	Dr. Carsten Krage	Roland Rademacher	Krista Volles
Sven Christensen	Prof. Dr. Hans-Heiner Kramer	Ulrich Raguse	Lara Völmicke
Oliver Czekala	Johann Werner Kraus	Dirk Ramhorst	Carina Wegner
Dr. Peter Doeppen	Marion Krüger	Momo Reese	Tom Wehde
Klaus Dörhage	Stefan Kunstmann	Inken Reimer	Moritz Wetter
Carsten Engel	Bernd Küper	Eckart Reinke	Jens-Paul Willer
Arne Fischer	Dr. Ulrike Küper	Merle Rickers	Dr. Hinrich Willms
Mandus Freese	Martin Laszkowski	Malte Ritgen	Matthias Wolff
Hans Freiwald	Dirk Liszczenski	Till Ritgen	
Elke Gerbert	Lena Liszczenski	Christoph Roggensack	
Gesa Gerstenberg	Dr. Martin Lutz	Claudia Rositzki	
Stephan Giesen	Niels Madsen	Dieter Rummeli	
Wolfgang Greve	Kim Magnussen	Erin-Sophie Sand	
Laura Groninger	Wolfgang Mallwitz	Vincent Schlichter	
Sophia Groninger	Philipp Mann	Andreas Schmidt	
Peter Haake	Wolfgang von Mangoldt	Justus Schmidt	

EINKAUFEN
MIT DER



KNUTZEN HOME

knutzen-home.de
Die mit dem **grünen** Haus

IHR PARTNER FÜR NEUBAU & RENOVIERUNG

Entdecken Sie unser großes Sortiment:

- Bodenbeläge
- Teppiche
- Gardinen
- Farben
- Tapeten
- Sonnenschutz
- Insektenschutz
- Gartenmöbel



**PARKETT
SMALLGADE**

ab **44⁹⁹**
Preis pro m²



**TEPPICH
MALA**

ab **49⁹⁹**
60 x 110 cm

STRANDKORB FÜNEN

Edle Bullaugen,
Federlifter,
Doppelrollen 360°
drehbar, Stoff und
Bezüge waschbar,
Komfortbreite:
ca. 140 cm,
Farben: Grau,
Blau/Weiß,
Anthrazit
gestreift



*Wir sehen
uns zum
Probesitzen!*

Solange der Vorrat reicht.
Mitnahmepreis in Euro.

UVP **2.849,-**

1.998,-



-20%

auf das **HOMELINE** Modell XK

KNUTZEN HOME Kiel
Asmusstr. 19-21
Tel. 0431 74 808

KNUTZEN HOME Kiel
Bahnhofstr. 14
Tel. 0431 64 25 24

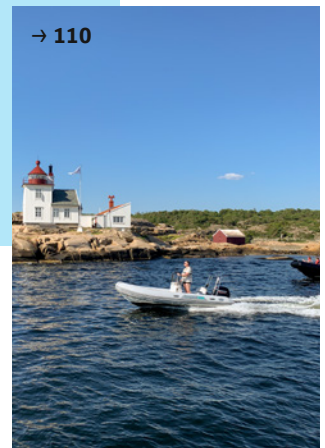
KNUTZEN HOME Kiel
Kehrwieder 13
Tel. 0431 73 84 15

Preise in Euro inkl. MwSt., Irrtümer und Preisänderungen vorbehalten, solange der Vorrat reicht. Verwaltung: Knutzen Teppich-Hof GmbH

→ 18



Bug	Titelthema: Segeln im Sturm	Clubgeschehen
6 Grußwort	18 Im Sturm aktiv segeln – Warum?	39 Gemeinsam auf die Schlei
9 Dank den Förderern	21 Der Sturm	40 »Wir sind bereit für Olympia«
10 Dank den ehrenamtlichen Mitgliedern	25 Stürme in Grönlandsee und Nordatlantik	44 SHMF 2025 – ohne Erwartung gekommen / begeistert gegangen
14 Adressen	27 Buchtipp auch zum Thema Sturmsegeln	46 Ein Sommerfest für die Coronaheld*innen
15 Clubveranstaltungen, Impressum	28 Gedanken zum Thema »Segeln bei Sturm«	48 Kurzvorstellung Christian Knop, Jugendwart Kieler Yacht-Club
Vorstand/Ausschüsse	31 Zuhause im Orkan – 20. Oktober 2023	49 Kurzvorstellung Klaus-Peter Schulz, Vorstand Kommunikation
16 Liegeplatzsituation entspannt sich langsam	34 Schweres Wetter – Maßnahmen und Manöver	50 Thorsten Schmidt Präsident des RBSV SH
17 Winterlagerinformation für 2025/2026	36 Wellen in der Ostsee	53 Der KYC und ich
		56 Ankündigung Runde Geburtstage
		57 Neumitglieder, Verstorben



Regatten

- 58**
Von den Regattabahnen
- 60**
Schwall-Brüder – Einstieg in den 49er
- 61**
Newsletter Alicia Stuhlemmer
- 64**
KYC startet engagiert in die Bundesliga-Saison
- 66**
YES – Young Europeans Sailing
- 70**
»Moana« und »Black Marlin«: Doppel-
taufe Kurs Olympia
- 72**
Kieler Woche 2025
- 76**
Sieg bei der Warnemünder Woche
- 78**
Wanderpreis »Offshore-Regatten«
- 80**
U23-Weltmeister im 49er
- 82**
The Ocean Race Europe – Leinen los!
- 84**
The Ocean Race Europe:
An Portsmouth!

Jugend

- 86**
Opti WM/EMA in Travemünde
- 87**
Wittensee Fight 2025
- 88**
Ancora Cup
- 89**
35. Opti Schanzenberg Regatta
- 90**
43. Lake Garda Meeting
- 91**
Opti-Liga Regatta in Laboe
- 92**
Unsere ILCA's bei der YES
- 93**
30. Eckernförder Eichhörnchen
- 94**
Europameisterschaft der ILCA 4
- 95**
Einfelder Opti Cup
- 96**
Mosquito Cup 2025
- 97**
Opti Liga beim SVK
- 98**
L.A. 2028 2025
- 99**
Ilca 4 Euro Cup 2025 Warnemünde

- 100**
Sonne, Swell und Flaute
- 102**
Deutsche Jugend Meisterschaft ILCA 4
in Wismar
- 104**
Segeln in den Mai
- 106**
Unsere Himmelfahrtstour auf der
»Maci«
- 108**
Pfingsttour

Schulungsgruppe

- 109**
Himmelfahrtstour 2025 – Dänische
Südsee, durch meine Augen
- 110**
Sommerreise »Arndt« Etappe 2

Wissenswertes

- 113**
Kleinanzeigen
- 114**
KYC Kollektion

Adressen

→ **Kieler Yacht-Club e.V.** · Vorstand

Dr. Hauke Berndt Vorsitzender T 0160 97862432 vorsitzender@kyc.de	Dr. Martin Lutz Stv. Vorsitzender und Leistungssegehn T 0431 88 95 170 stellvertreter@kyc.de leistungssegehn@kyc.de	Niels Madsen Stv. Vorsitzender und Schatzmeister T 0173 5764207 schatzmeister@kyc.de	Hauke Bohnen Takelmeister T 0431 88 82 52 16 F 0431 88 82 52 19 takelmeister@kyc.de	Christian Knop Jugendwart T 0160 96858922 christian.knop@kyc.de
Volker Schmidt Leiter Schulungsgruppe Ausbildung, Führerscheine sgleiter@kyc.de	Prof. Dr. Hans-Heiner Kramer Fahrtensegehn T 0171 6 85 69 86 fahrten@kyc.de	Sven Christensen Marketing T 0431 800 98 11 marketing@kyc.de	Dirk Ramhorst Leiter Regattaausschuss und Organisationsleiter Kieler Woche Regatten T 0152 093 52 111 regatta-head@kyc.de	Klaus-Peter Schulz Öffentlichkeitsarbeit klaus-peter.schulz@kyc.de

→ **Kieler Yacht-Club e.V.** · Kiellinie 70 · 24105 Kiel

Geschäftsführung Martje Uecker T 0431 85 251 gefue@kyc.de	Clubsekretariat René Mertins T 0431 85 021 sekretariat@kyc.de	Buchhaltung Daniela Rosansky T 0431 85 022 buha@kyc.de	Regattasekretariat Jan-Ole Scholz T 0431 85 023 regatta@kyc.de	Archiv Kieler Yacht-Club Brigitte Hatke-Beck T 0431 85 251 archiv@kyc.de
Homepage und Social Media Carina Wegner T 0176 43823862 news@kyc.de	Mitteilungsblatt Uwe Hollenbach T 040 36 149 87 71 mitteilungsblatt@kyc.de	Anzeigen (Mitteilungsblatt) Sylvia Peters T 04639 781 584 kyc@peters-werbung.de	Kieler Yachtschule Paul Ingwersen kys@kyc.de	

→ **Point of Sailing Marketing GmbH** · Kiellinie 70 → **Kieler Yacht-Club e.V.** · Außenstellen · 24229 Strande

Geschäftsführung Sven Christensen T 0431 80 098 11 sven.christensen@pointofsailing.de	Geschäftsführung Tim Häuslein T 0431 80098 12 tim.haeuslein@pointofsailing.de	Clubhaus Strande LOKYC Melanie Mastrangelo Strandstraße 8 T 04349 913 39 87 info@lokyc.de	Bootswerft Strande Strandstraße 10 T 04349 398 F 04349 91 97 86 werft@kyc.de	Jüngsten- und Regattagruppe Philipp Sudbrack T 0173 6616739 philipp.sudbrack@kyc.de
---	---	--	---	---

→ **Sporthafen Kiel GmbH** · Düsternbrooker Weg · 24105 Kiel

Geschäftsführung Philipp Mühlenhardt T 0431 26 04 84 0 F 0431 26 04 84 20 muehlenhardt@sporthafen-kiel.de	Sekretariat T 0431 26 04 84 0 F 0431 26 04 84 20 info@sporthafen-kiel.de	Betriebsleitung Dennis Petersen T 0431 26 04 84 12 F 0431 26 04 84 20 dennis.petersen@sporthafen-kiel.de	Liegeplatzdisponent Arne Mensing T 0431 26 04 84 14 F 0431 26 04 84 20 mensing@sporthafen-kiel.de
--	--	---	--

Clubveranstaltungen 2025

Mo.	06.10.25	18:00	Vorstandssitzung Oktober	KYC (Kiellinie) – Brücke
Sa.	18.10.25 08.11.25	ab 07:30	Aufslippen	Strande
Mo.	03.11.25	18:00	Vorstandssitzung November	KYC (Kiellinie) – Brücke
Mi.	05.11.25	19:00	Gemeinsame Sitzung von Vorstand und Beirat	KYC (Kiellinie) – Kommodore-Saal
Fr.	07.11.25	tbd	Fahrtensegler Festabend	KYC (Kiellinie)
Mi.	12.11.25	19:30	Clubabend mit Vorstellung der neuen Mitglieder des Jahres 2025	KYC (Kiellinie) – Kaisersaal
Fr.	21.11.25	19:30	Curryessen	KYC (Kiellinie) – Kaisersaal
Mo.	01.12.25	18:00	Vorstandssitzung Dezember – Jahresabschlussfeier zusammen mit den Angestellten des Clubs	Clubhaus Strande
Do.	04.12.25	16:30	Weihnachtsfeier der Jüngsten und Regattagruppe	KYC (Kiellinie) – Kaisersaal
Fr.	27.12.25	18:00	Weihnachtsfeier der Yachtschule	KYC (Kiellinie) – Kaisersaal

Alle Termine unter Vorbehalt. Zu den Veranstaltungen wird gesondert eingeladen. Dabei werden auch jeweils der Veranstaltungsort und die genauen Daten genannt. Alle Termine und weitere Details dazu finden Sie wie gewohnt auf unserer Webseite www.kyc.de.

Regattatermine 2025

14.05., 21.05., 28.05., 04.06. 11.06., 18.06., 02.07. und 09.07.	Mittwochsregatten – Frühjahrsserie	
27.08., 03.09., 10.09. und 17.09.2025	Mittwochsregatten – Herbstserie	
24.09.25	Gesamtsieger-Ehrung der Mittwochsregatten	Strande

2025 will das Team bei der Wahl der Termine der Mittwochsregatten auf die späten S.-H. Sommerferien Rücksicht nehmen. Deshalb sollen die ersten zwei Wettfahrten der Herbstserie direkt nach der Kieler Woche stattfinden und im Herbst dann noch vier Wettfahrten ab dem 27. August.

Impressum

Herausgeber Kieler Yacht-Club e. V. / **Postanschrift** Kiellinie 70, 24105 Kiel, T 0431 85021, sekretariat@kyc.de

Verantwortlich Uwe Hollenbach, mitteilungsblatt@kyc.de

Redaktion Sophia Groninger, Uwe Hollenbach, Ulf Petersen, Dieter Simon

Layout und Satz cegra design, Wiebke Christophersen, grafik@cegra-design.de | **Anzeigen** Sylvia Peters, kyc@peters-werbung.de

Druck nndruck, info@nndruck.de

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 20. Oktober 2025

Titelbild Ulf Petersen **Editorial** Si-yü Steuber // Die Zeitschrift erscheint viermal im Jahr. Bestellungen sind an den Herausgeber zu richten. Der Bezugspreis für Mitglieder ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Nachdruck oder Vervielfältigungen – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung des KYC gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Garantie übernommen. Beiträge geben die Meinung des Schreibers wieder, die nicht mit der Redaktionsmeinung übereinstimmen muss. Alle Beiträge werden im Sinne der Verfasser redaktionell bearbeitet.

Liegeplatzsituation entspannt sich langsam

Text Hauke Bohnen Foto Touristinformation Strande

DIE LIEGEPLATZSITUATION an der Kieler Förde entspannt sich offensichtlich ein wenig. Erstmals seit 2021 haben wir wieder alle Yachten unterbringen können, so dass nach Abschluss der Vergabe die Warteliste leer war. Allerdings wurden wir von anderen Vereinen an der Förde unterstützt, da wir einige Plätze außerhalb unserer Kontingente nutzen durften.

DIES GILT JEDOCH nicht für den Yachthafen der Gemeinde Strande. Hier ist die Warteliste nach wie vor derart lang, dass wir sie geschlossen haben und aktuell keine Schiffe mehr aufnehmen.

WER IN DER VERGANGENHEIT einen festen Liegeplatz aus dem Vereinskongent des KYC bekommen hat, wird diesen

selbstverständlich in der Zukunft auch wieder bekommen. Die Fremdplatznutzer versuchen wir auf unsere Liegeplätze umzubuchen.

NEUZUGÄNGE HABEN WIEDER eine Chance auf einen Liegeplatz. Dies hängt allerdings stark von der Schiffsgröße ab.

ALLERDINGS RATEN WIR weiterhin dringend dazu, sich vor der Anschaffung eines Bootes mit dem Takelmeister in Verbindung zu setzen, um zu klären, ob denn überhaupt die Chance auf einen Liegeplatz besteht. Das gleiche gilt für einen Bootswechsel mit veränderten Schiffsabmessungen, die einen Verbleib auf dem alten Liegeplatz ausschließen. Es ist keineswegs sicher, dass wir Ihnen einen Alternativplatz anbieten können, da wir voll ausgelastet sind. ✕



DIE PAPIERWERKSTATT MAREN K. STÄHR

Absegeln?

Meer für zu Hause!

Maritimes, Elegantes, Edles –
aus Papier und Pappe, Stoff und Fischleder



IHRE BUCHBINDEREI IN KIEL

Knooper Weg 48a 01791249061 mail@diepapierwerkstatt.de

Winterlagerinformation für 2025/2026

Text Hauke Bohnen

AUCH 2025 WERDEN wir wieder zwei Slipaktionen im Herbst anbieten. Ebenso werden selbstverständlich auch Einzelslipvorgänge durch die Werft stattfinden, wie Sie es in der Vergangenheit gewohnt waren. Diese Einzelsliptermine sind, wie bereits im Vorjahr, mit dem Takelmeister abzustimmen.

Generell gelten folgende Regelungen:

- First out – last in / Last out – first in
- Platzwünsche wird es nicht geben
- Für das Winterlager sind ausschließlich der Takelmeister und ein noch »wieder« zu aktivierender Winterlagerausschuss zuständig

DIE FRÜHJAHRSAKTION wird nach reiflicher Überlegung weiterhin mit einem großen Mobilkran durchgeführt. Trotz stark gestiegener Mobilkranpreise ist es aus logistischen Gründen weiterhin sinnvoll, auf diese Art an einem Tag alle Freilageryachten zu Wasser zu bringen. ✕

Lichtberatung • Elektrotechnik • Lichtgalerie

35 Jahre Licht.Norkoweit

Familienunternehmen seit 35 Jahren.
Von der Konzeption bis zur Montage
– alles aus einer Hand.



Bild:
Fil - IP44

norkoweit.de



Mit Sicherheit Fair Play!

Wir wünschen viel Spaß und sportlichen Erfolg.



Bezirkskommissariat Kiel-Nord

Charles-Roß-Ring 42- 44
24106 Kiel
Tel. 0431/313003
kiel_nord@provinzial.de

PROVINZIAL



Ihre Firmenfeier mit maritimem Flair!

Ob Weihnachtsfeier, Jubiläum oder Team-Event – wir gestalten für Sie unvergessliche Firmenfeiern im **LOKYC Clubhaus Kieler Yacht-Club.**

- Exklusiv in geschlossener Gesellschaft
- Für Gruppen von **40 bis 75 Personen**
- Individuelle Buffets & Menüvorschläge

Exklusiv für KYC-Mitglieder:

- Bei Weihnachtsfeiern 2025 gibt es **10 % Rabatt auf das Essen!** Schon einen **Wunschtermin?**

LOKYC Clubhaus • Strandstraße 8 • 24229 Strande
info@lokyc.de / www.lokyc.de / Tel. 04349/9133987

Wir heißen euch herzlich willkommen, Melli & Dennis

Segeln im Sturm

Text Uwe Hollenbach, Ulf Petersen Foto Jan Stargardt

IM ERSTEN MITTEILUNGSBLATT dieses Jahres hatten wir in der Rubrik »Fahrten« den Bericht »Ich kaufe mir ein Boot in Amerika« unseres Mitglieds Prof. Burkhard Bromm wiedergegeben. Die Geschichte von der Suche nach einem Schiff, dem Finden eines Traumes und den Herausforderungen, die es zu meistern galt, ist zwar schon eine Weile her (es war in den Jahren 1988/89), aber wir fanden den Bericht trotzdem lesenswert.

IN DIESEM ZUSAMMENHANG hatte Prof. Bromm auch die Idee für ein mögliches zukünftiges Titelthema beigesteuert, Arbeitstitel »Sturm Fahrten«. Anlass war eine Diskussion über das angemessene Verhalten in solchen Situationen, wenn es denn die eine »richtige« Vorgehensweise gibt. Auf unseren Aufruf in der Rubrik »In eigener Sache« hin, einmal eigene Erfahrungen zu schildern, haben wir verschiedene Beiträge von Mitgliedern erhalten. Beim Lesen wird klar, dass die Frage, was als schlimmer Sturm gilt und wie man damit am besten umgeht, eben nicht nur von der Windstärke, sondern auch vom Boot, der Crew, von der Ausrüstung und der Umgebung abhängt. So spielen die meisten

Berichte auf offener See, aber manche erzählen auch von brenzligen Situationen in vermeintlich geschützten Gewässern.

ERGÄNZT WERDEN die Berichte durch eine Zusammenstellung der unterschiedlichsten Aspekte, die schon im Rahmen der Reisevorbereitung beachtet werden können. Einige selbstverständlich, andere auf den ersten Blick nicht so naheliegend. Und schließlich gibt Sophia aus der Redaktion einen Einblick in Forschungsarbeiten im Rahmen ihrer Promotion und schildert, was es mit der Messung und Modellierung von Wellenhöhen in der Ostsee auf sich hat.

WIR WÜNSCHEN VIEL FREUDE mit den spannenden Beiträgen. ✕

Im Sturm aktiv segeln – Warum?

DRAUSSEN IST ES FÜRCHTERLICH, überkommende Seen, ein Höllenlärm, ruppig, kalt, nass, dunkel, weiß-bleckende Brecher. Da soll keiner am Ruder sitzen und gegenan arbeiten, um mit größtem Einsatz den Bug schräg zu den Brechern zu halten und womöglich gar noch aktiv zu segeln! Nein! **Text** Burkhard Bromm

DER TO ARTIKEL »Im Sturm aktiv segeln« beginnt mit der Feststellung, dies sei zum Credo nahezu aller Segler geworden. Das kann doch nicht wahr sein, da sträuben sich alle Nackenhaare und ich muss einfach zur Feder greifen! Wir reden nicht von Beaufort 7 oder 8, wo manche noch auslaufen. Ich habe zwei Stürme von 9 und mehr auf eigenen Yachten im Nordatlantik erlebt, einmal auf einer 45 ft Huisman Aluminium Yawl mit altem S&S Riss vor Neufundland, einmal auf einer 41 ft Sweden Yacht mit modernem Riss 200 sm westlich der Scillies. Um es gleich vorweg zu sagen: Unabhängig von der Form des Unterwasserschiffes, ob gemäßigter Langkieler oder Kurzkieler mit Spatenruder, das Rezept heißt, wenn nur irgend möglich: NICHTS TUN. Das ist, wie so oft im Leben, das Beste! Es schont Mannschaft und Material! Das Ruder leicht nach Luv laschen, vielleicht 1–2 m² dicht gesetzte Sturmfock, alle Luken verriegelt, über Deck, unter Deck alles ist festgezurt, auch die Crew in den Leesegeeln – versucht zu schlafen!

DRAUSSEN IST ES fürchterlich, überkommende Seen, ein Höllenlärm, ruppig, kalt, nass, dunkel, weiß-bleckende Brecher. Da soll keiner am Ruder sitzen und gegenan arbeiten, um mit größtem Einsatz den Bug schräg zu den Brechern zu halten und womöglich gar noch aktiv zu segeln! Nein! Auch nicht den Treibanker vorn anbringen, oder lange Trossen mit Buchten achteraus! Wer kennt nicht die bewegenden Geschichten vom tapferen Mann am Ruder, der Tag und Nacht durchhält, um zu vermeiden, dass sich das Schiff breitseits in die heranbrechende See stellt. Doch das alles kostet nur unnötig Material, Kraft und Gesundheit. Schlimmer noch, die mit so großem Einsatz aufgebrauchten Energien arbeiten gegen Mannschaft und Schiff: Das Ruder geht zu

Bruch, die Schoten zerschlagen das Rigg, die Brecher trümmern auf das mit Gewalt am Wind gehaltene Boot ein. Nein! Lasst das Schiff treiben, wie es will! Dann folgt es den Gesetzen der Physik, genauer, der sogenannten L'Hospital'schen Regel »vom kleinsten Zwang« und gibt den einwirkenden Kräften optimal nach! Jawohl, es legt sich, wie bekannt, in der anrollenden See quer und wird vom sich überschlagenden Brecher in rauschender Fahrt nach Lee geschoben. Die gegensinnige Bewegung der Wasserteilchen in Wellenkamm und Wellental krängen das Schiff stark über, der Mast schießt wie eine Lanze leewärts die Welle 'runter, der Kiel zeigt hoch nach Luv, erzeugt hinter sich, also luvwärts, Wirbel und Blasen – und in diese Strudel hinein erbricht sich der Brecher, während das Schiff rechtzeitig in einem gewaltigen Satz nach Lee springt. Dann richtet es sich auf, kommt ein wenig in Fahrt, das fest gelaschte Ruder drückt die Nase leicht luvwärts und schon kommt das nächste Wellenungeheuer.

ES IST eine den Umständen entsprechend optimale Lage für das Schiff. Und weiter, es wird auch die Mannschaft bestmöglich geschont. Sie wird aus der größten Gefahrenzone genommen, das ist der Aufenthalt an Deck! Der Rudergänger kann zwischen die Reling gerissen, verwundet, oder bei Wachwechsel kalt, nass und übermüdet über Bord gespült werden. Lifebelts können brechen! Wer ist schon trainiert genug, in dieser schwankenden glatten Schräglage mit

schleudernden unerwarteten ruckartigen Beschleunigungen zu arbeiten, oft bei Nacht? Der normale Fahrtensegler mit seiner Frau wohl kaum und schon allemal nicht der Mitsegler, der sein Geld eigentlich an Land auf festem Grund verdient und allenfalls mal 2–3 Monate auf See dabei ist, also weitaus die meisten von uns. Kein Skipper kann verantworten, einen Mitsegler ans Ruder zu stellen, um aktiv den Sturm auszureiten. Aber auch er selbst muss sich schonen, um durchdachte Entscheidungen auch noch nach Tagen zu treffen, wenn auch Stürme über 9 im Atlantik meist nur für 12–18 Stunden wirklich kulminieren. Wozu auch! Wir reden in dieser Diskussion nicht von extrem sportlichen Regatten und auch nicht von besonderen Situationen, etwa einer Küste legerwall. Es geht, wie in dem oben angesprochenen TO-Artikel auch, um das Tourensegeln mit Freunden auf freier See im Sturm.

ALSO: NICHTS MACHEN, die Crew schlafen und Kräfte sammeln lassen, der Skipper guckt zur Beruhigung gelegentlich auf GPS und Radar. Dann sind nur noch im Wasser treibende Gegenstände eine gewisse Gefahr, aber deren Bewegungen folgen den gleichen physikalischen Gesetzen, sie werden daher in erster Näherung ebenso und in die gleiche Richtung weggeschleudert wie das Schiff. Natürlich gibt es auch den knapp unter der Wasseroberfläche schwimmenden massiven Container, den sehen Sie aber auch als tapferer Mann am Ruder nicht, und schätzen Sie zur Beruhigung einmal die Wahrscheinlichkeit dafür ab, dass just Ihr Schiff in just diesem Wetter auf just diesen und dann noch in höchst unglücklichem Winkel und Tempo trifft; Ihr Schiff treibt ja, wie alles andere um Sie herum auch! Da halte ich eine harmlose Autofahrt von Hamburg nach München für gefährlicher! Eine weitere Gefahr, die Großschiffe, haben Radar; und das wird nach meiner reichlichen Erfahrung in Atlantik, Nord- und Ostsee auch benutzt – entgegen anders lautenden Berichten. Es bleiben als Gefahr nur noch die im vorgenannten Artikel aktiv den Sturm aussegelnden Sportsfreunde, die gegen die Physik übermüdet anarbeiten; doch die sind selten und sollen – darum schreibe ich hier – noch seltener werden!

SO IST ES draußen, wenn man der Natur freien Lauf lässt. Und drinnen? Sie mögen es nicht glauben, aber drinnen hörte ich bei beiden Malen nach kurzer Zeit ein Schnarchen, das Schaukeln schläfert ein. Wenn nur irgend möglich, soll niemand die Koje verlassen. Jeder Versuch kann zu einem gefährlichen Unfall werden, man findet auf kaum einem Schiff in diesen Extremlagen

»NICHTS MACHEN,
die Crew schlafen und
Kräfte sammeln lassen,
der Skipper guckt zur
Beruhigung gelegentlich
auf GPS und Radar.«

einen festen Halt, der Salontisch bricht weg, und schon allemal der Herd; ich habe auf einem Nachbarschiff sogar schon eine herausgebrochene WC-Schüssel gesehen mit stark leckendem Seeventil. Bei dem sturmumtosten Fastnet Race 1979 starben angeblich 19 Segler (NDR.de), in ihrer Kajüte erschlagen, über Deck gespült, oder – die meisten – ertranken beim Versuch, in die Rettungsinseln zu gelangen; doch von den 24 aufgegebenen, also unbemannten, Yachten wurden nach dem Sturm immerhin 19 treibend geborgen, obwohl sie (und fast möchte ich sagen, wenn ich obigen Artikel lese, weil sie) unbemannt waren.

FÜR SEGLER GIBT es immer einen ersten Sturm, erfreulicherweise nicht für jeden. Wie man sich dann verhält, kann man nicht üben. Kommt bei Trainingsfahrten ein wirklicher Sturm von 9 Bft und mehr auf, dann wird jeder Segellehrer versuchen, die Übung abubrechen und so schnell wie möglich den Hafen zu erreichen. Also: Seinen ersten echten Sturm erlebt man wohl immer ungeübt! Doch es gibt gute Bücher, und abschließend möchte ich auf ein aus meiner Sicht besonders gutes verweisen: Joachim Schult »Auf Blauwasserfahrt« (meine Ausgabe ist von 1981). Nach seinen Empfehlungen habe ich gehandelt, er hat das alles sehr sorgfältig beschrieben und begründet, zum Beispiel auch in Analogie dazu, wie sich Seevögel im Sturm auf den Brechern schlafen legen: Nichts tun – und schon gar nicht aktiv fliegen! Wir haben in dieser Situation keine Vögel gesehen, am nächsten Morgen, etwa 6 Stunden nach unserem Sturm vor Neufundland aber eine Walschule, die um uns herumspielte und von meinem Sohn fotografiert wurde; ich, der Skipper, lag immer noch abgeschlafft in der Koje. *

Der Verein der Deutschen Hochseesegler TRANS OCEAN hatte 2007 in seinem jährlich erscheinenden Journal TO, No 117, das Thema »Verhalten im Sturm« angesprochen. Im Vordergrund stand das Buch »Surviving the Storm - Coastal & Offshore Tactics« von Linda und Steve Dashew, außerordentlich kompetente Weltumsegler mit damals über 200.000 sm unter Segeln auf dem Buckel. Ich kenne das Buch nicht, fand aber das angebliche Fazit, im Sturm nicht beizudrehen, sondern »aktiv« zu segeln, das angeblich zum »Credo nahezu aller Segler« geworden sei, falsch. Das veranlasste mich, einen Gegenartikel zu schreiben, der im Folgeheft 118, Januar 2008 erschien. Wenn nichts dagegen spricht, würde ich mich über eine Veröffentlichung in unserem KYC Mitteilungsblatt freuen.

Der Sturm

VOR JAHREN FRAGTE mich ein Freund nach meinem schlimmsten Sturm. Und ich schilderte ihm einen Sturm, völlig anders, als er offenbar erwartet hatte. Jenen Sturm, der hier nachfolgend beschrieben ist. **Text/Foto** von einem Vereinsmitglied*

GEFRAGT WAR NACH dem »schlimmsten Sturm«. – Nun, ich hätte da etwas auf Lager. Ich frage mich: »Würde es ins Raster passen?« Immerhin, es werden Sturmtaktik und Analytik erwartet. Aktives Handeln, wo man (im Wortsinne) nicht handelndes Subjekt, sondern getriebenes Objekt ist? Vor Jahren fragte mich ein Freund nach meinem schlimmsten Sturm. Und ich schilderte ihm einen Sturm, völlig anders, als er offenbar erwartet hatte. Jenen Sturm, der hier nachfolgend beschrieben ist.

JA, ich habe sicher Wind erlebt. Es kommt mir ein Erlebnis vor der Küste Chiles in den Sinn. Es war stockfinstere Nacht. Die See brach in die Pflicht. Das Ruder versagte. Und der Navigator steckte den Kopf aus dem Niedergang. Nur um mitzuteilen, er habe soeben auf der Seekarte, natürlich recht voraus in Lee, eine Inselgruppe entdeckt. Er hatte sie auf der Karte nur mit der Lupe gefunden. Haarsträubend.

Aber nichts prägte, nichts brannte sich mir so ein, wie ein anderer Sturm. Vermutlich nicht mit dem meisten Wind – aber der für mich schlimmste. Und prägendste.

ES WAREN die frühen Neunziger. Schon in der Nacht des 9. Novembers, als die Menschen in Berlin auf der Mauer tanzten, nahm ich die Karte und überlegte, wohin es mich und meine Jolle nun ziehen würde. Nun, Berlin musste warten. Aber die Mecklenburgischen Seen und folgerichtig, das litorale Mecklenburg, Vorpommern und Hinterpommern zählen für mich, bis zum heutigen Tag, zu den weltweit schönsten Küsten. Also los.

SO KAM ES, dass ich eines grauen, nieseligen Tages im August 1994 in Barhöft, am Nordwestende des Strelasunds, die Segel setzte. Groß und Fock. Ich will gen Westen, nach Zingst. Es war 4–5 aus West angekündigt. Eher am gehobenen Ende dessen, was über Stunden mit einer Wanderjolle gegenan möglich sein würde. Aber ich hatte es oft genug gemacht. Und es gab keinen Grund,

warum ich die Leinen nicht hätte lösen sollen. Die Tendenz in Rostock war laut Stationsmeldung unverändert.

Das Bordbarometer war ebenfalls konstant, aber dazu später mehr. Der Himmel: Grau. Die Schichtwolken: Tief. Nur der Wind fehlte. Keine Spur von den vorhergesagten 4–5. Aber besser so als andersherum. Ich segelte aus dem ehemaligen Grenztruppenhafen in NE-Richtung gen Hauptfahrwasser. Es war schwachwindig.

Doch mit einem Schlag trifft mich der entfesselte Zorn Rasmus': Wie mit einem Hieb trifft eine Front meine Jolle und mich: Es ist weitaus mehr Wind, als ich würde halten können. Auf jeden Fall viel mehr als 4–5! Ich springe nach vorne und weiß bis heute nicht so recht, wie ich die Segel wieder runterbekam, ohne kopfüber zu gehen. Aber es gelingt mir. »Motor an und nichts wie zurück in den Hafen!« Allein: Mein kleiner Außenborder gibt alles. Und ich fahre mit ca. 1 Knoten achteraus. Keine Chance. Ich treibe vom Hafen weg, auf den offenen Kubitzer Bodden. Es ist weitaus mehr Wind als prognostiziert. Und es sollte noch erheblich schlimmer werden, aber der Reihe nach.

Also Motor wieder aus. Ich laufe 3–4 kn vor Top und Takel. Und habe Angst zu kentern. Irgendwie muss ich die Situation stabilisieren. Der Versuch, in meiner Not an einer Fahrwassertonne festzumachen, schlägt fehl. Ich bin weit schneller als erwartet.

DER WIND TREIBT mich auf den Flunder Grund. Ich krame Klappdraggen und Kettenvorlauf hervor. Fallen Anker. Gut hält das nicht. Aber mein Plattenanker wäre bei der Geschwindigkeit gar nicht erst am Grund angekommen. Zudem sind hier grobe Steine. Nicht die Domäne des Plattenankers. Zum Wind kommt starker Strom. Ich traue mich nicht, die Persenning aufzubauen. Befürchte, dann slippt der Anker. Immerhin nieselt es nicht mehr. Ich ziehe mir Wintersocken, Pudelmütze, lange Unterhose und Skihandschuhe an. Es ist verdammt kalt.

Das Zeitalter der preiswerten, batteriebetriebenen GPS-Geräte kommt erst noch. Also bestimme ich mittels Kreuzpeilung meine Position. Und warte ab. Mehr bleibt aktuell nicht zu tun.

* Name der Redaktion bekannt

MIT DEN STUNDEN des dasitzens kommt mir das Wasser abhanden. Ich fürchte, die Steine unter mir könnten den Rumpf beschädigen. Wir haben bereits leichte Grundberührung. Die Windvorhersage verspricht keine Besserung.

Zeit, eine nicht so einfache Entscheidung zu treffen. Ich entscheide mich dafür, in einem Moment, wo der Sturm vermeintlich etwas Luft holt, Anker auf zu gehen. Also stake ich das Boot mit dem Fockbaum von den Steinen. Und versuche gen Stralsund zu kommen. Vor Top und Takel, gelegentlich von einem winzigen Fetzen Tuch unterstützt. Dabei schwindet langsam das Licht.

Und dann kommt's so richtig dicke: Während das Bisherige beängstigend war, hat sich, was nun folgen sollte, als geradezu unübertroffen vernichtend in meine seglerische DNA eingebrannt.

Die Wucht übertrifft in meiner subjektiven Wahrnehmung bis heute selbst den Oktober Orkan '23 deutlich. Aber zu Windstärken später mehr.

ICH WERDE VON einer Regenbö regelrecht überrollt. Es gießt aus Eimern. Vor Top und Takel ablaufend holt die schwer beladene Wanderjolle über. Es reicht, dass ich einen Moment nicht exakt vor dem Wind ablaufe: Seite Deck zu Wasser. Cockpit zu Wasser. Und das Boot holt ungebremsst weiter über! Ich schnappe mir die Fockschot und springe im dröhnenden Inferno, in Nacht und Sturzregen, aufs Schwert.

Ich rechne mit dem Schlimmsten. Das Boot gegen den Sturm alleine aufzurichten, gegen Winddruck, Seegang, mit nach Lee im Grund steckendem Mast: Unmöglich. Vermutlich bricht der Mast, denn ohne Segel werde ich natürlich sofort durchkentern.

Ich stehe auf dem halb aufgeholten Schwert, rutsche aus und kann mich gerade noch halten. Keine Zeit, mich meiner Angst hinzugeben. Meine Reflexe arbeiten zum Glück auf den Punkt: Bis heute wundere ich mich darüber, dass das Boot sich sofort wieder aufrichtet. Aber damit ist die Situation noch lange nicht unter Kontrolle: Ich springe vom Schwert zurück ins Cockpit. Dort stehen ca. 20 cm Wasser. Und machen das Boot weich. Ich befürchte, sofort zu kentern.

Die Regenbö dröhnt ungedrosselt weiter. Das überladene Boot kommt, vor Top und Takel, trotz Wasser und Gepäck, für mehr als einen Moment ins Gleiten. Und mein Gesäß ist spätestens jetzt auf Grundeis. Lenzer auf. Es dauert gefühlte Sekundenbruchteile, dann ist die Pflicht lenz. Und gegen Wind und prasselnden Regen verbreiten die Lenzer ein tiefes Schlürfen. Niemals haben meine Ohren tieferes Schlürfen vernommen.

»ICH WERDE VON einer Regenbö regelrecht überrollt. Es gießt aus Eimern. Vor Top und Takel ablaufend holt die schwer beladene Wanderjolle über.«

ICH JAGE WEITER durch die dröhnende Dunkelheit über die Flachs im Strelasund. Schneide mit zitternden Händen meinen Seenotsignalgeber vom Haken und hänge ihn mir an meine Rettungsweste. Weiter geht die wilde Jagd. Es ist finster. Der Regen nimmt mir die Sicht. Nur jetzt kein Aufschaukeln, kein Geigen, keine Luvkenterung. Kein übersehener Winddreher. Und keine Grundberührung! Der Wind MUSS weiterhin exakt von achtern

kommen, damit das hier gut geht! Keine Tonne darf im Weg sein, kein Stein. Voll konzentriert sitze ich an der Pinne.

Ewig kann ich so nicht durchhalten: Unter diesen Bedingungen auf Legerwall zu geraten wäre fatal, vielleicht letal.

DIE BÖ IST irgendwann durch. Ich orientiere mich. Und taste mich gen Südosten vor. Es stürmt noch immer. Schlage mich gen Rügen, zum Bessiner Haken durch.

Vielleicht finde ich dort etwas Lee. Nach Stralsund, gelegen in Luv, komme ich nicht. Die Küste in Lee fürchte ich: Die Häfen dort werde ich unter diesen Bedingungen nicht anlaufen können. Ausgeschlossen.

ICH NÄHERE MICH also, bei mittlerweile stockdunkler Nacht, der Küste. Das nächste Problem liegt verborgen voraus: Findlinge unter Wasser. Mittlerweile ist es stockfinster und der Wind weht das Wasser immer mehr aus den Bodden.

Viele Möglichkeiten habe ich aber nicht. Und ich muss die Situation dringend unter Kontrolle bringen. Um es an dieser Stelle klar zu sagen: Sturmtaktik klingt famos. Ein Klang danach, als habe man »den von Clausewitz« auf die Seefahrt transliteriert und dann, nach sorgfältiger Analyse, eine Strategie erarbeitet. Und nach der Strategiesitzung dann von der Strategie fachgerecht eine Taktik abgeleitet. Auf deren Basis man jetzt, gemäß Prozessbeschreibung, »nur noch abfahren« müsse.

Nichts hätte weiter von der Realität entfernt sein können, als ich mich in dieser windigen Augustnacht 1994 dem Ufer nähere. Irgendwie schaffe ich es zwischen den Findlingen hindurch. Als das Wasser nur noch knietief ist, springe ich über Bord, schnappe die Vorleine, die immer bereit liegt. Und ziehe das Boot gen Ufer.

Fürchte dabei, dass mich auf den letzten Metern, das Boot an der Vorleine im Sturm hinter mir, die Kräfte verlassen könnten. Klar bin ich fit. Aber der Tag war hart. Ich habe über Stunden gefroren, dann das Boot vor Top und Takel durch die Regenbö gesteuert. Und nun stehe ich hier in Kohlrabenschwärze im schlickigen Brackwasser und hoffe, dass meine Jolle und ich irgendwie heil ans Ufer kommen.

IM SCHILF FINDET sich eine Stelle mit etwas Gras. Dort grabe ich meinen Anker ein. Schäkele quasi blind die Großschot ab, ziehe das Boot mit der Talje, so hoch es meine Kräfte zulassen, ins Schilf. Egal, was heute Nacht noch kommt: Ich brauche dringend Schlaf, und das Boot und ich dürfen auf gar keinen Fall wieder zum Spielball werden!

DIESE SITUATION, zusammen mit dem Moment, als ich in der Bö auf das Schwert sprang, hat mich bis heute tief geprägt: Hier nun half mir, dass ich an Bord exakte Ordnung hielt, alles seegerecht gestaut hatte: So war ich im Wortsinne in der Lage, blind und ohne Nachzudenken alles, was ich in der Situation benötigte, sofort zur Hand zu haben. Ich kannte die Bestandteile des Bootes, weil ich sie immer wieder demontiert, gewartet, repariert und montiert hatte. Ich wusste genau, wo und wie herum die Leinen gestaut waren. Und wie genau ich sie aufgeschossen hatte.

Aber zurück ans Schilfufer und ins Jahr 1994: Soweit es möglich ist, klare ich an Bord auf, trinke etwas und falle lang in den Schlafsack. Komme nicht richtig in den Schlaf, bin noch völlig überdreht. Stehe auf und überprüfe alles nochmals. Aus Sorge, die Persenning könnte vom Wind zerrissen werden, verstärke ich sie und falle endlich in den Schlaf.

Am Morgen wache ich davon auf, dass sich das Boot anders bewegt, anders als ich es kenne. Mir wird bange, pule mich aus dem Schlafsack und öffne die Persenning: Meilenweit nur Schlick. Das Wasser ist fortgeblasen. Das Boot liegt, ganz leicht wackelnd, in einer Mulde aus Modder. Ich nehme eine Kreuzpeilung: Ich liege sicher vor Rügen, am Bessiner Haken, am Schilf.

Ich gehe das Boot durch und stelle zu meiner Verwunderung fest, dass nichts kaputt scheint. Tage später sollte ich feststellen, dass ich immerhin eine einzelne Segellatte verloren habe, für welche ich Ersatz hatte.

RICHTIGEN HUNGER HABE ich immer noch nicht, obwohl ich seit gestern morgen nicht mehr richtig gegessen habe. Um ehrlich zu sein: Ich bin fix und alle. Weiterhin ist starker Wind (ich schätze 7) und zeitweise regnet es. Auch das letzte Wasser am Horizont ist nun weggeweht. Weit und breit nur Schlick.

Und dann stapfen zwei Gestalten durch den Morast auf mich zu. Unrasiert und mit fehlendem Schneidezahn der eine. Ebenso ungepflegt der andere. Das Duo ist mir nicht geheuer. Es erscheint mir wie der perfekte Plot für einen Kriminalroman, der Wind würde alle Schreie dahinwehen. Es wären weit und breit keine Zeugen. Arbeitstitel: »Mord im Modder, die See tilgt alle Spuren«. Das Duo kommt zum Boot. Wir wechseln ein paar Worte. Dann stapfen sie ihres Weges und bleiben verschwunden. Ich bin nicht böse drum.

Zwei volle Tage bleibe ich am Schilfrand und mache mir zunehmend Sorgen, dass meine Lieben sich Sorgen machen könnten. Als dann, mit einsetzender Dunkelheit, das Wasser an meinem Boot leckt, schiebe ich es zurück ins Wasser. Ich will nach Stralsund. Nicht, dass am Ende auch noch jemand eine Vermisstenanzeige aufgibt. Wir erinnern uns: Es waren die 90er, Mobiltelefone waren gerade erst erfunden. Ich brauche dringend eine Telefonzelle.



NOCH IMMER IST reichlich Wind, aufländig. Das Wasser ist flach, und ich habe zu kämpfen, komme kaum vom Ufer frei: Aufgrund der fehlenden Segellatte kann ich zudem nur schlecht Höhe laufen. Etliche Male fällt der Anker, um eine ungünstige Winddrehung durchziehen zu lassen. Doch schließlich kann ich mich freisegeln.

Mit reichlich Dreck von den vielen Ankermanövern auf dem Vorschiff, komme ich bei Dunkelheit im morbiden Nachwende-Stralsund an. Eine Stadt, welche Jahre später, als sie schon UNESCO Weltkulturerbe geworden war, meine zeitweilige Heimat werden sollte.

NOCH IM ÖLZEUG presche ich, als ich die Leinen belegt habe, zur Telefonzelle. Zum Glück sucht niemand nach mir. Endlich ist auch der Hunger wieder da. Über einer doppelten Portion Pasta erzählen mir andere Segler, Kap Arkona habe 9 Beaufort gemessen, in Böen sogar mehr. Auf dem Greifswalder Bodden würden drei Yachten vermisst.

Vermutlich hat der Kubitzer Bodden weniger abbekommen als die Messstelle am exponierten Kap. Ich weiß nicht, was von alledem stimmt, was man mir, als ich mir die Nudeln einverleibe, erzählt. Noch, was davon Seemannsgarn ist. Aber eins weiß ich sicher: Diesen Sturm werde ich niemals vergessen.

Analyse

Was habe ich gelernt? Und vielmehr: Habe ich eklatante Fehler begangen?

Nun, wenn ich mit der Distanz von mehreren Jahrzehnten meine alten Aufzeichnungen durchgehe, bin ich in der Tat positiv verwundert. Erstaunt, wie penibel ich schon damals das Wetter beobachtet habe. Auch nach vielen Überlegungen habe ich keinen rechten Anhaltspunkt finden können, hier einen eklatanten Fehler begangen zu haben.

Mein Logbuch verrät, dass seinerzeit Sturm in der Deutschen Bucht vorhergesagt war, währenddessen im Bereich der Bodden weitaus weniger (4–5) vor-

hergesagt wurde. Auch die Stationsmeldung für Rostock, welche ich vor dem Auslaufen abhörte, ließ keine Auffälligkeiten erkennen. Dort, wie bei mir an Bord, war der Luftdruck konstant.

Hätte es guter Seemannschaft entsprochen, bei vorhergesagtem Sturm in der Nordsee und der genannten Vorhersage von 4–5 im Hafen zu bleiben? Seien wir realistisch, das würde vermutlich niemand so machen.

Jahre später prüfte ich das Barometer, welches ich seinerzeit an Bord hatte. Und stelle fest, dass es letztlich nur zur Dekoration taugt. Was es anzeigt, hat nur gelegentlich etwas mit dem realen Luftdruck zu tun. Natürlich heißt dieses nicht, dass es schon damals nutzlos gewesen sein muss. Letzteres steht aber durchaus zu vermuten. Ich hatte also bei tiefhängenden Schichtwolken und anderslautender Wettervorhersage keine Möglichkeit, eine sich nähernde Kaltfront vorab zu erkennen. Funktionierendes Baro hin oder her: Auch bei voll funktionsfähigem Luftdruckmesser wäre die Kaltfront vorab sehr schwer (wenn überhaupt) zu erkennen gewesen.

Das Wettersystem aus der Nordsee scheint in jenem August weitaus schneller gen Osten gezogen zu sein, als erwartet. Wenngleich sich die Vorhersagegenauigkeit in den letzten Jahrzehnten signifikant verbessert hat, stelle ich auch heute immer wieder fest, dass die Geschwindigkeiten der Wettersysteme die Meteorologen vor Herausforderungen zu stellen scheint.

Schlüsse

1. **Risikoakzeptanz:** Auch bei größter Sorgfalt kann immer etwas schiefgehen. Risiken lassen sich nicht völlig ausschließen und gehören zur Seefahrt.
2. **Schiffstyp:** Man mag argumentieren, eine Jolle sei das verkehrte Fahrzeug für die Boddengewässer gewesen, da nicht selbstaufrichtend. Ich halte das für unzutreffend: Natürlich ist mit einer Jolle auf offenen Gewässern aufgrund der Kenterbarkeit Vorsicht geboten. Aber wäre ich mit einem Kielschiff ähnlicher Größe unterwegs gewesen (lassen wir die Tatsache bei Seite, dass mein Taschengeld dieses nicht zugelassen hätte, geschweige denn ein »richtig großes Schiff«), ich wäre gestrandet. Mit der Jolle kam ich nicht nur über die Flachs hinweg. Ich konnte das Boot am Ende ans Ufer ziehen und damit die Situation stabilisieren. Nicht ohne Grund sind die traditionell auf den Boddengewässern zur Fischerei eingesetzten Zeesboote eben Schwertboote.
3. **Seemannschaft:** Die Tatsache, dass ich bis ins Detail mit dem Boot vertraut war, war meiner Ansicht nach der ausschlaggebende Faktor dafür, dass ich heil aus der Angelegenheit herausgekommen bin. Dies betrifft insbesondere folgende Aspekte:
 - **Vertrautheit:** Mein Regattatrainer argumentierte immer: »Was Ihr braucht, ist Wasserzeit. Also geht segeln!« Das ist m. E. auch für das Fahrtensegeln zutreffend. Denn nur so gelang es mir in der Situation, instinktiv und ohne Verzug, richtig (aber eben nicht unüberlegt) zu reagieren. Dazu gehört, dass ich das Boot nicht nur ausrüstungsseitig vorbereitet hatte, son-

dern zuvor die Bewältigung extremerer Situationen trainiert hatte: So ging ich durchaus bei Starkwind aufs Wasser (vorausgesetzt die Windrichtung ließ zu, dass sich problemlos Schutz finden ließ). Zudem übte ich Kentern und Aufrichten und vieles andere.

- **Systemverständnis:** Weiterhin war ich mit der Jolle als Ganzes und im Detail mit den Einzelteilen an Bord vertraut. Wusste, wie sie funktionieren. Wusste, wie sie einzusetzen waren und wie sie im Zweifel zu reparieren gewesen wären.
 - **Stauung:** Bis heute lege ich allergrößten Wert darauf, dass an Bord genaueste Ordnung herrscht und ich im Wortsinne blind weiß, wo die Dinge gestaut sind.
4. **Wetterbeobachtung:** In dem Zusammenhang vermutlich der Kern der Lernerfahrung, um aktiv handelnd zu bleiben und Situationen, wie die geschilderte, nach Möglichkeit zu vermeiden. Über die Jahre habe ich daher:
 - Meine Fähigkeiten zur Wetterbeobachtung stetig weiterentwickelt, um zumindest eine theoretische Möglichkeit zu entwickeln, von der Vorhersage abweichende Wetterereignisse kurzfristig zu prognostizieren.
 - Der Barograph an Bord wird nicht nur standardmäßig benutzt, um die Vorhersagen zu plausibilisieren. Er wird regelmäßig kalibriert. Da der Luftdruckverlauf entscheidend ist, dient das Barometer an Bord lediglich der Dekoration.
 - Natürlich verwende ich die Möglichkeiten moderner Wettermodelle und Routing-Funktionen aktueller Software – und wäge die Aussagen der unterschiedlichen Wettermodelle, unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Vor- und Nachteile, gegeneinander ab.

Resümee

Gefragt war nach dem »schlimmsten Sturm«. Das war er. Noch heute bekomme ich Herzklopfen, wenn ich daran denke. In »Mein grenzenloses Seestück« schrieb schon Wilfried Erdmann, der Kubitzer Bodden sei ihm und seinem Holzzugvogel fast zum Verhängnis geworden. Auch mir hat er es nicht leicht gemacht. *

Stürme in Grönlandsee und Nordatlantik

Text/Fotos Uwe Hollenbach

IN MEINEM SEGLERLEBEN habe ich richtige Stürme eigentlich nur auf einer Reise erlebt, 1986, vor fast genau 40 Jahren, mit der »FREYDIS II« von Heide und Erich Wilts auf der Etappe V ihrer Nordatlantikumrundung von Island über Ostgrönland, Jan Mayen, Spitzbergen und die Bäreninsel nach Tromsø. Die Auszüge aus dem damaligen Reisebericht lesen sich recht nüchtern und nicht besonders dramatisch.

Auf dem ersten Teilstück von Reykjavik nach Husavik:

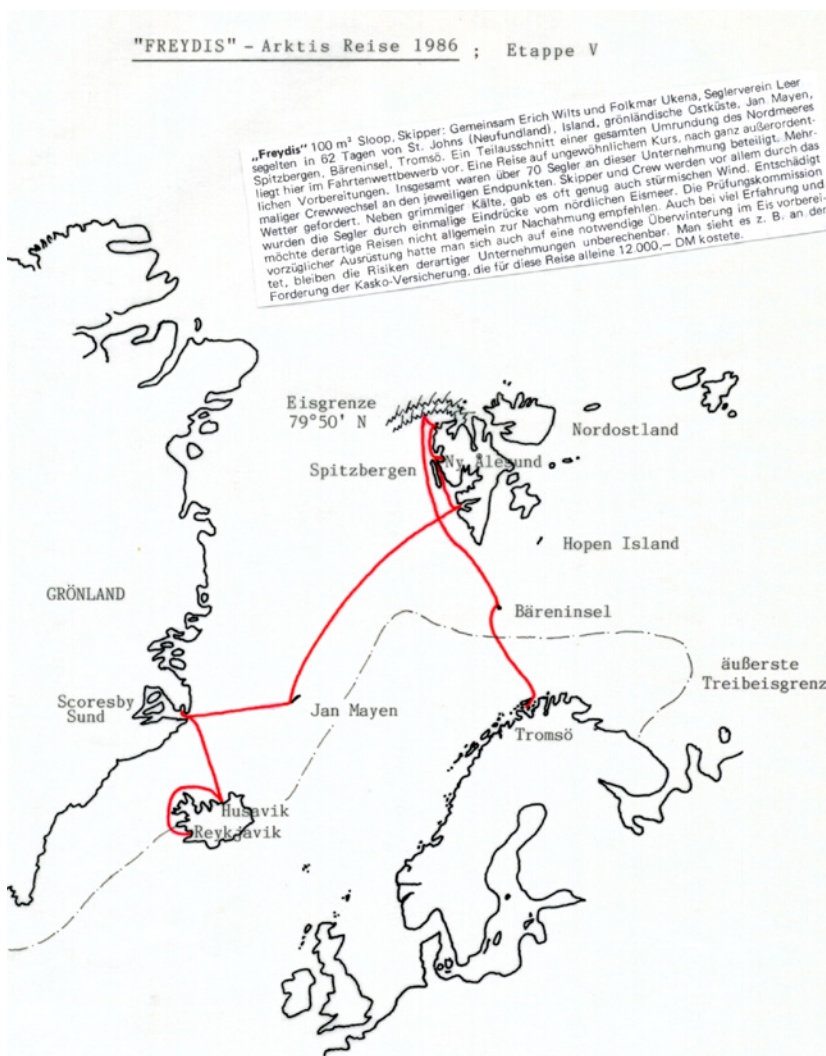
»Nachmittags drehte der Wind weiter auf NNW und frischte auf 7–8 auf, der Regen verwandelte sich in Graupel und Hagel, die Temperaturen sanken auf 3 Grad C. Vor Husavik schließlich drehten wir in schweren Sturmböen bei, um Fender und Leinen zum Einlaufen klarzulegen und eine halbe Stunde später belegten wir die letzten Festmacher, während uns der Schnee um die Ohren fegte.«



Zwischen Jan Mayen und Spitzbergen:

»Gegen 03:00 Uhr am Sonntagmorgen kam endlich wieder Wind auf. Wir waren nicht gerade vom Glück verfolgt, denn bereits zwei Stunden später hatten wir 7–8 direkt von vorne und krachten gegen die schnell gröber werdende See in Richtung Spitzbergen. Unter Deck während der Freiwache war es interessant. Wenn gerade eine See über die durchsichtige Salonluke wusch, und die »Freydis« stark nach Lee überholte, so dass die Fenster im Backdeck unter Wasser waren, konnte man sich gut vorstellen, wie man in einem Aquarium wohnt. Nachmittags nahm der Wind etwas ab, schnellte in den Schnee- und Hagelschauern immer wieder auf 8 Beaufort hoch. Während der Schneeschauer sammelte sich an den Deckshaufenstern so viel Schnee, dass man gar nicht mehr nach draußen sehen konnte. Ab und zu ging aber eine See übers Deck und wischte die Scheiben wieder frei. Und dazu sang Hans Albers von der Kassette Seemannslieder! Temperaturen nach einem Schneeschauer: -2 Grad C Luft-, aber noch 3 Grad C Wassertemperatur.

Der Wind blieb auch in der Nacht zum Montag bei 7 Beaufort und drehte ganz, ganz langsam zurück. An der Reeling, den Segeln und am Großmast bildete sich langsam Eis. Gegen Mittag endlich konnten wir Spitzbergen wieder anliegen. Manchmal im Sonnenschein, manchmal im Schneegestöber, prügeln wir die »Freydis« bei NW 8 durch die Seen. Allmählich wurde es feucht unter Deck, in der Achterkammer wuchsen die Eiszapfen von der Decke – wir wollten endlich in den nächsten Hafen und das Schiff in eine Sauna verwandeln! Da es »nur« noch 190 sm bis Ny Alesund waren, wurden feuchte Klamotten schon mal mit lockeren Sprüchen kommentiert: »Denk doch mal an Tristan Jones, der konnte sich nur in einer Stellung in seinen Schlafsack legen, damit das Eis in seinem Bettzeug nicht schmolz.«



Nachts weiterhin 8 Beaufort mit gelegentlichen Schnee-Sturm-Schauern. Am Dienstagmorgen machte Folkmar den ersten Rundgang mit Gummihammer, um Deck, Spieren, stehendes und laufendes Gut von einer teilweise zentimeterdicken Eisschicht zu befreien. In Böen bis 50 Knoten wechselten wir auf die Sturmfock und das dritte Reff im Groß. Dabei zeigte sich, auf welche Details hier geachtet werden muss: die Feder, die die Großsegelrutscher stoppt, war festgefroren; Winschkurbeln gingen wegen Vereisung nicht mehr in die Winsch; und innen laufende Fallen blockieren durch Eis an den Fallaustritten.

Nachmittags kamen die ersten schneebedeckten Berge Spitzbergens in Sicht. Im letzten Licht liefen wir bei langsam abnehmendem Wind in den Bellsund ein und gingen in der Bucht östlich von Kap Martin vor Anker.«

Zwischen Spitzbergen und der Bäreninsel:

»In der Nacht zum Donnerstag bekamen wir mal wieder einen zwischen die Zähne. NE 9, schwere Böen bis 55 Knoten, dazu –5 Grad C Lufttemperatur und entsprechende Schiffsvereisung. Der direkte Kurs nach Hopen Island war 78°, auf der Karte fuhren wir aber nur 120° und so gaben wir dem Wind bis 08:00 Uhr eine Chance, entweder abzunehmen oder zurück zu drehen. Die Windrichtung blieb, die Windstärke war eher auf 9-10 zunehmend und wir fielen mit Kurs auf die Bäreninsel ab. Das Leben an Bord erstarb bei dem Wetter. Die Freiwache verschwand sofort in die Kojen, versuchte sich dort so festzuheften, dass die Klamotten trocken blieben und verschwand bis auf die Nasenspitze im wärmenden Schlafsack. Nach vier Stunden Wache, davon zwei Stunden am Ruder, wusste man, was man getan hatte. Die ersten Minuten unter Deck saß man apathisch da, bis Hände und Füße langsam wieder auftauten.«

Zwischen Bäreninsel und Tromsö:

»Am Sonntagvormittag hatten wir bereits wieder den nächsten Schneesturm mit SSE 8-9 auf die Nase bekommen. Immerhin stiegen die Temperaturen bei den

»DIE HERAUSFORDERUNGEN auf dieser Reise waren weniger die Stürme, sondern vielmehr die Kälte, Schnee und Eis.«

südlichen Winden regelmäßig über den Gefrierpunkt, so dass wir nicht mehr mit Vereisung zu kämpfen hatten. Nachmittags kam nach einer kurzen Flaute der Wind aus Westen wieder. Ängstlich blickten wir jede schwarze Wolke an, ob der Wind bei den 5 Beaufort bleiben oder gleich wieder der nächste Sturm über uns herfallen würde. Mittlerweile wurde es schon so früh dunkel, dass wir bereits um 19:00 Uhr Nordlicht beobachten konnten. Während der ganzen Reise sahen wir nur weißes Nordlicht, obwohl es bunt werden soll, je weiter man nach Norden kommt. Manchmal sah es so aus, wie Unterkanten von riesigen Gardinen, die vom Himmel hingen. Ein anderes Mal war ein breiter Streifen des Himmels mit einem weißen Schleier bedeckt, der in der Mitte wie eine Spirale gedreht war. Immer wieder neue Formen – bei sternklarer Nacht ein beeindruckendes Schauspiel.

Am Montagmorgen drehte der Wind langsam zurück – das nächste Sturmtief war auch schon angesagt. Und abends hatten wir die Schnauze voll vom Kreuzen. Den ganzen Tag ballerten wir durch die Seen, und dann hatte man nach 24 Stunden ganze 66 sm in Richtung auf Tromsö gutgemacht, bei 114 sm durchs Wasser!



In der Nacht zum Dienstag begann der Wind endlich wieder recht-zudrehen und wir hofften, bei den 7 Windstärken bald die Ansteuerungstonne von Tromsø anliegen zu können. Am Ende der Morgenwache hatten wir es mal wieder geschafft, volle 8 aus SW, der dritte Sturm seit Spitzbergen. Das Steuern bei dem hohen Seegang war nicht so ganz einfach, manchmal fegte ein Brecher durchs Cockpit. Erich: »Der Bruno hat so 'ne perverse Art sich selbst zu duschen, das will ich jetzt mal fotografieren.« Kurze Zeit später bekamen wir endlich die lang ersehnte Winddrehung auf WNW und nur unter Sturmbesege-lung jagte die »Freydis« jetzt mit neun Knoten halben Winds durch die aufgewühlte See in Richtung norwegische Küste. Auf diesem Kurs spritzte es kaum noch, aber Erich wollte unbedingt noch ein Photo, wie jemand vom Brecher zugedeckt wurde. Erich: »Folkmar, stell dich aufs Deckshausdach und spritz mich mit der Pütz nass!« Aber Folkmar meinte, »Mit der Maschine rückwärts, damit der Spinnacker steht, da mach ich ja noch mit, aber das hier ist mir zu gestellt.«

Im Sturm aktiv Segeln?

Vor dem Hintergrund des sportlichen Ehrgeizes von Heide und Erich Wilts war es keine Frage, daß bei Flaute nicht motort und in den Stürmen aktiv gesegelt wurde.

Die Herausforderungen auf dieser Reise waren weniger die Stürme, sondern vielmehr die Kälte, Schnee und Eis.

Die »FREYDIS II« war ein modifizierter Reincke Entwurf, Kiel-Schwerter, Backdeck. Viel Gewicht- und wenig Formsta-bilität. Das Schwert war ein Ballast-Schwert, aber die Stabilität kam hauptsächlich aus der massiven 20 mm Stahl-Boden-platte. In Verbindung mit den schlanken Schiffsenden hatte die »FREYDIS II« ein angenehmes Seegangsverhalten.

Die Segelgarderobe war überaus komplett, von Leichtwind-segeln wie Genua I (95 m²) und Spinnacker (200 m²) bis hin zu Schwerwetter- und Sturmsegeln (Sturmfock 21 m², Trysegel 13 m²). Obwohl die Segel zu Beginn der Reise neu waren, so hat-ten wir doch etwas »Schwund« zu verzeichnen. Zwar ging kein Segel verloren, allerdings waren in den Starkwind- und Sturm-bedingungen bis zur Bäreninsel alle Segellatten des Großsegels weggefliegen.

Das Leben auf See spielte sich hauptsächlich im achtern offe-nen Deckshaus ab. Steuern konnte man, seitlich vom Rad sitzend, mit dem Rücken zum Wind (wie die Kühe auf der Weide).

Gekocht wurde bei jedem Wetter, d.h. es gab immer mindes-tens eine warme Mahlzeit pro Tag. Auf See wurden drei Wachen gefahren, d. h. jeder hatte vier Stunden Wache und acht Stunden Freiwache.

Die Stürme in der Barentssee waren kurz und heftig, und ich kann mich nicht erinnern, dass sich bedrohlich hohe Seegänge aufgebaut hätten. Von daher war die Sturmtaktik sehr simpel, Segel verkleinern und einfach weitersegeln, egal ob mit Wind von achtern oder von vorne. *

Buchtipps auch zum Thema Sturmsegeln

Quelle DGzRS, Redaktion

- »Schwerwettersegeln« von Adlard Coles und Peter Bruce
- »Seewetter« vom Autorenteam des Seewetteramtes
- »Im Sturm – Segeln im Extremwetter« Heide & Erich Wilts
- »Sturm – was tun?« von Dietrich v. Haeften
- »All Weather Yachtsman« von Peter Haward
- »Kap Horn – der logische Weg« von Bernard Moitessier
- »Auf unmöglichem Kurs« von Vito Dumas
- »Die magische Route: Als erster Deutscher allein und nonstop um die Erde« von Wilfried Erdmann
- »Hundeleben in Herrlichkeit: Unsere Weltumsegelung mit der »Kairos«« von Ernst-Jürgen Koch
- »Handbuch der praktischen Seemannschaft auf traditionellen Segelschiffen« von Jens Kusk Jensen



Gedanken zum Thema »Segeln bei Sturm«

Text/Fotos Peter Haake

BEI GESPRÄCHEN mit anderen Seglern erlebe ich häufig die Frage, ab welcher Windgeschwindigkeit überhaupt von Sturm zu sprechen ist. In den amtlichen Wetterberichten wird von »Sturm« ab Windstärke 8 gesprochen. Ab Windstärke 9 ist es ein »voller Sturm«, ab Windstärke 10 ist es ein »schwerer Sturm«. In englischsprachigen Ländern wird zwischen »gale« und »storm« unterschieden. Bis Windstärke 10 spricht man von »gale« (fresh gale, strong gale, whole gale). Erst ab Windstärke 11 heißt es »storm«.

DIE STÜRME, die wir in unseren Breiten erleben, sind

- Gewitterstürme, von kurzer Dauer, aber sehr intensiv
- Normale Stürme in einem durchziehenden Tiefdruckgebiet, Dauer max. 24 Stunden
- Langandauernde Stürme, über mehrere Tage, im Sommerhalbjahr zum Glück selten.

BEI ALLEN REISEPLANUNGEN wird man versuchen, Stürme zu vermeiden. Wir haben bei Langfahrten immer alle zugänglichen Informationen über Hurrikangefahren und Sturmhäufigkeiten berücksichtigt. Trotzdem wird es nicht ausbleiben, dass man von einem Sturm erwischt wird. Bei Langfahrten, z.B. einer Nordatlantiküberquerung, gibt es heute durch gute Wettervorhersagen (z.B. per Satellitentelefon) rechtzeitige Warnungen, so dass an Bord die erforderlichen Maßnahmen getroffen werden können (über Deck alles festzurren, rechtzeitig die Segel verkleinern, unter Deck alles sichern, damit niemand durch herumfliegende Gegenstände verletzt wird, auf Vorrat essen und schlafen).

DIE FRAGE, wann es Zeit ist, sich Gedanken zu machen, wie man mit einem herannahenden Sturm umgehen soll, ist von Boot zu Boot sehr unterschiedlich. Bei einem kleinen Boot dürfte das schon bei Windstärke 7 der Fall sein, bei größeren Booten mit erfahrener Besatzung ist das erst später. Es ist nicht allein die technische Vorbereitung des Bootes auf den Sturm wichtig, sondern auch die psychische Einstellung der Mannschaft. Ich habe es an mir selbst erlebt, dass durch die Erschöpfung Fehler passieren oder in einer

passiven, apathischen Haltung nicht das Richtige bzw. nichts getan wird.

EIGENTLICH HABE ICH in meinem langen Seglerleben nur einmal die volle Windstärke 10 (mehr als 50 Knoten) erlebt. Das war auf der Elbe auf dem Weg nach Brunsbüttel. Wir wurden von einer gewaltigen Gewitterwolke mit einer bedrohlichen Böenwalze überfallen. Den Motor starten, die Segel bergen hatten wir gerade noch geschafft. Wir hatten keine Sicht mehr, weil die Luft von fliegendem Wasser gefüllt war. Zum Glück hatte ich einen Elblotsen an Bord, der unseren Standort auch ohne Sicht »erfühlte«. Nach 20 Minuten war der Spuk dann vorbei und wir konnten unsere Reise fortsetzen.



»ERFAHRUNGEN MIT STÜRMEN hatte ich schon, aber zum Glück waren es nur wenige extreme Ereignisse, an die ich mich ungern erinnere.«

FÜR KURZE ZEIT, z.B. bei einem Frontdurchgang, gab es

bei unseren Reisen schon mal Windstärke 10, meistens blieb es aber darunter. Ich bin deshalb immer ein wenig skeptisch, wenn in Seglerberichten von gewaltigen Stürmen die Rede ist. Waren das gemessene Werte, oder eher gefühlte?

WIE SIND WIR auf unseren Langfahrten mit Stürmen umgegangen? – Das Wichtigste ist erst einmal, einen freien Seeraum zu haben, damit man vor dem Wind ablaufen oder beigedreht treiben kann. Bei rechtzeitiger Warnung kann man mit etwas Glück noch den erforderlichen Abstand zur Küste gewinnen. Die erste Wahl zum Abwettern eines Sturms war bei uns immer das Beidrehen mit kleiner Segelfläche (Fock 2 + 3. Reff im Groß), in einem Einzelfall haben wir uns auch ohne Segel beigedreht treiben lassen.

Erst wenn das nicht mehr geht, hätten wir das Ablaufen vor dem Wind nur unter Fock 2 oder sogar ohne Segel gewählt. Der Winddruck auf das Rigg und den Rumpf reicht manchmal schon aus, um Fahrt im Schiff zu haben. Beim Ablaufen hat der Rudergänger viel Arbeit, weil er das Boot genau vor dem Wind halten muss. Um dessen Arbeit zu erleichtern, könnte das Nachschleppen einer Trosse mit eingespleißten kleinen Stofftrichtern (Jordan Drogue) Sinn machen. Damit habe ich aber keine Erfahrung.

Gelegentlich wird auch über das Liegen vor einem Treibanker diskutiert.

Für mich persönlich wäre das keine Alternative. Es gab zwar das bekannte amerikanische Seglerpaar Pardey, das mit einem großen Fallschirm-Treibanker gute Erfahrungen gesammelt hat. Ich würde mich aber nicht gerne unter Sturmbedingungen mit so etwas »festnageln« lassen, sondern würde aktives Handeln vorziehen. Allein die Frage, wie man ein solches großes Gerät ausbringt und wieder an Deck holt, würde mir Sorge bereiten.

Es folgen drei Berichte verschiedener Sturmerlebnisse.

1. Beigedreht liegen/Nordatlantik

Wir waren auf einer Rückreise von den Bahamas über Bermuda zu den Azoren. Das Boot war eine ketschgetakelte Frers & Cibilis 44, ein Kielschwerter aus Argentinien. Wir waren zu dritt. In Bermuda hatten wir unseren dritten Mann wegen einer Blutvergiftung, die er sich beim Tauchen zugezogen hatte, im Krankenhaus zurücklassen müssen. Als Ersatzmann war ein junger Kanusportler eingesprungen, der aber noch kaum Segelerfahrung hatte.

Die Reise war zunächst bei mittleren Winden angenehm und problemlos. Dann konnten wir aus den Wetterinformationen (grib files) sehen, dass ein schweres Sturmtief über uns hinwegziehen würde. Wir sind daraufhin 48 Stunden einen Südkurs gefahren, um uns von der Zugbahn des Tiefs etwas zu entfernen. Am dritten Tag bekamen wir dann aber doch schweres Wetter mit böigen 8 Bft. Windstärke.

Wir nahmen das Großsegel weg und segelten dann noch eine Zeitlang mit gerefftem Besan und verkleinerter Rollgenua weiter, bis uns der zunehmende Wind zwang, auch den Besan wegzunehmen und die Rollgenua bis auf ein



kleines Dreieck zu verkleinern. Ein Kutterstag und eine Sturmfock waren nicht vorhanden.

Unser dritter Mann hatte bei dem Wetter Angstzustände und fiel für die Arbeit aus. Wir haben dann beigedreht, das Schwert aufgeholt und uns treiben lassen. Das Boot lag ruhig und trieb mit etwa 2 Knoten voraus und nach Lee. Die Atlantikwelle war zwar hoch, brach aber nicht. Einmal wurde das Cockpit durch eine Einzelwelle geflutet. Ich war überrascht, wie gut das Boot in der See lag. Nach etwa 18 Stunden flaute der Wind auf böige 6 Windstärken ab, so dass wir die Reise zu den Azoren fortsetzen konnten.

Als wir in Horta ankamen, war der gesamte Handelshafen mit ankernden Segelbooten überfüllt. Keiner hatte sich bei dem schlechten Wetter zur Weiterfahrt ins Mittelmeer oder nach Nordeuropa getraut.

2. Beigedreht treiben ohne Segel/Nordsee

Wir waren auf der Rückreise von den Äußeren Hebriden nach Norwegen. Das Boot war ein Hanseat A37, die Crew 3 Personen. Wir starteten von der Orkney-Insel Westray mit dem Ziel, die kleine Insel Fair Isle anzulaufen, die zwischen den Shetlands und den Orkneys liegt. Bei handigen 5 Bft. segelten wir nach Nordosten.

Etwa auf halber Strecke nach Fair Isle kam per UKW von Shetland Radio eine Dringlichkeitsmeldung »a gale is coming soon«. Wir meinten, dass wir die 20 Meilen bis nach Fair Isle noch schaffen würden, und kehrten nicht um. Das war ein Fehler, wir hätten in den Schutz der Orkneys zurücklaufen sollen. Der Wind legte zu, drehte auf Nordost und es fing zu regnen an. Als wir abends vor der felsigen Ostküste von Fair Isle ankamen, musste ich mit dem Fernglas feststellen, dass wir bei diesem Wetter den nach Nordosten offenen Naturhafen keinesfalls anlaufen konnten. Die hohe Brandung brach sich an der Felsküste. Es wäre lebensgefährlich, in dieser Situation





in den kleinen Hafen einzulaufen. Der Wind hatte inzwischen auf 8 Bft. zugelegt und wehte direkt in den Hafen hinein.

So mussten wir uns neu entscheiden und gingen nur mit der Fock, die am Kutterstag mit Stagreitern angeschlagen war, auf Ostkurs auf die offene Nordsee. Das Großsegel war schon vorher geborgen worden. Mit so einer Besegelung kann das Boot bis 8 Bft. noch gut hoch am Wind segeln, soweit die Welle das zulässt. Nach etwa zwei Stunden nahm der Wind weiter zu. Ich krabbelte auf allen Vieren zum Vorschiff, um die Sturmfock anzuschlagen. Als ich die Fock geborgen und festgezurt hatte, stellten wir fest, dass das Boot auch ohne Segel und bei nach Luv gelegtem Ruder wunderbar ruhig lag. Der Winddruck auf das Rigg und die Aufbauten reichte aus, damit das Boot auf das nach Luv gelegte Ruder reagierte. Wir trieben mit 1–2 Knoten voraus und nach Lee. Der Winkel zum Wind war etwa 80 Grad. Die See war hoch, aber gleichmäßig und ohne Brecher.

Nach 12 Stunden nahm der Wind auf 6 Bft. ab, so dass wir Lerwick auf den Shetlands anliegen konnten. Nach zwei Hafentagen ging es von Lerwick weiter nach Bergen in Norwegen, später über den Limfjord in die Ostsee zurück.

3. Vor dem Wind ablaufen/Biskaya

Wir hatten es übernommen, das KYC-Clubschiff »Arndt« (X 442) von La Coruña über die Biskaya nach Brest und im Anschluss bis Cherbourg zu segeln. Die Mannschaft bestand aus 4 Personen.

Der Wetterbericht bzw. die Grib Files des Wetterdienstes zeigten für die nächsten 3 Tage in der Biskaya Westwind von 6 Bft. Das waren günstige Voraussetzungen für eine schnelle Reise nach Brest. Als wir aus La Coruña ausliefen, startete in der Bucht gerade eine Wettfahrt von Großseglern mit dem Ziel Irland.

Nach 48 Stunden näherten wir uns bereits dem Festlandssockel der französischen Küste. Der Wind legte zu auf 8 Bft. Das vorher schon gereifte Großsegel wurde geborgen, die kleine Genua erlaubte weiterhin schnelles Raumschots-Segeln. Im Lauf des Tages nahm der Seegang erheblich zu, war aber mit langen hohen Wellen noch gut zu handhaben. Das Boot krängte aber gelegentlich ziemlich kräftig, wenn eine Böe einfiel. Bei einer solchen Bootsbewegung stürzte ein Crewmitglied unter Deck so unglücklich, dass er sich eine Rippe brach. Nun standen also nur noch 3 Personen zur Verfügung.

In Höhe der berühmten Untiefen der Ile de Sein legte der Wind noch einmal zu. Wir hatten dann für kurze Zeit 9 Windstärken.

An einen Wechsel des Vorsegels war unter diesen Bedingungen nicht zu denken. Die drei Mann Besatzung reichten nicht aus, um die kleine Genua gegen eine Fock zu wechseln. Die Vorsegel werden auf der »Arndt« an einem Profilverstag gefahren. Das Bergen und Setzen eines Vorsegels ist bei Starkwind oder Sturm dadurch erschwert.

Der Wind drehte nach einiger Zeit auf Südwest, so dass wir mit hoher Fahrt vor dem Wind liefen. Das Boot machte das prächtig, der Rudergänger musste aber sehr aufmerksam steuern, um das Boot genau vor dem Wind zu halten. In der langen Einfahrt nach Brest bekamen wir etwas Windschutz, innerhalb der langen Außenmole starteten wir die Maschine und nahmen das Vorsegel weg. Wir waren angekommen.

Zuhause im Orkan – 20. Oktober 2023

Text/Fotos Katharina und Jan Stargardt

LANGE VORHERGESAGT – und dennoch unvermittelt und folgenreich: Orkan »Babet« traf am 20. Oktober 2023 mit voller Wucht die westliche Ostseeküste. In vielen Häfen stiegen die Pegel auf historische Höchststände – mancherorts so hoch wie seit über 100 Jahren nicht mehr. Die Folge: zerstörte Stege, gebrochene Festmacher, abgetriebene und gesunkene Yachten.

Ein bedrückendes Bild der Verwüstung an vielen Orten, die dem Meer zugeneigt waren und ein solches Ausmaß offensichtlich für nicht möglich hielten.

Unfassbar, welche Urgewalten uns in jener Nacht die Zerbrechlichkeit des Seins auf diese besondere Weise deutlich gemacht haben.

Und wir? Wir blieben an Bord. Aus Überzeugung, weil die »Lykke« unser Zuhause ist.

Vesterålen, Hammerfest – und dann ausgerechnet Strände?

In unserem Sabbatjahr und der winterlichen Umrundung des Nordkaps haben wir zahlreiche Stürme erlebt. Starke Winde waren eben keine Ausnahme, sondern nahezu der Regelfall – sie begleiteten uns wie die Buckelwale und Polarlichter nördlich des Polarkreises. Besonders zwei Orkane in Lødingen auf den Vesterålen und später in Hammerfest hatten uns gefordert. Gewaltige Stürme, stärker als der Orkan vom 20. Oktober 2023 – und doch kaum Schäden, weder an den Hafenanlagen noch an den Yachten.

Norwegen blickt auf Jahrhunderte maritimer Erfahrung zurück – und hat offensichtlich daraus gelernt. Die Hafeninfrastrukturen und Yachteigner dort sind auf extreme Bedingungen vorbereitet. Alles organisierter, massiver und höher – vor allem die hohen Kaimauern sind auf das Äußerste eingestellt.



Wir wussten, dass uns diese Erfahrungen auch in heimischen Gewässern irgendwann zugutekommen würden. Doch ausgerechnet Strände – unser vertrauter, vermeintlich geschützter Hafen, Rückzugsort und Heimat – wurde dann zum Schauplatz einer der dramatischsten Stunden, die wir je auf See oder im Hafen erlebt haben.

Weniger die angekündigte Windgeschwindigkeit verursachte unsere vorherige Besorgnis, sondern dass die Infrastruktur bei der vorhergesagten Windrichtung dem nicht würde standhalten können.

Warum wir blieben

Als die Wetterprognosen konkreter wurden, verholten wir deshalb die »Lykke« frühzeitig am vorherigen Tag an einen bereits freien Platz an Steg 3, in der sicheren Voraussicht, dort auf der Leeseite eines Schwimmsteges geschützt zu liegen. Andere taten es uns gleich.

Und wir blieben. Nicht aus Leichtsinn oder Übermut, sondern weil wir dort leben. Unser Boot ist insoweit unser Lebensmittelpunkt und dies seit Rückkehr vom Nordkap und zu allen Jahreszeiten. Unser



Haus in Worpsswede wird uns vermutlich in einer späteren Lebensphase dienlich sein können.

Viele fragten uns im Nachgang: »*Warum bleibt ihr als Einzige durchgängig an Bord?*«

Unsere Antwort: Wir haben mit unserer »*Lykke*« viel erlebt, sie hat uns durch die nordpolare Nacht und viele Stürme getragen. Wir leben auf ihr, deshalb bleiben wir bei ihr – besonders dann, wenn es darauf ankommt. Es gab überdies, im Gegensatz zu Schilksee, in Strande keine Räumungsverfügung oder Betretungsverbote.

Eine Nacht zwischen Verantwortung, Technik und stillem Gebet

Es war eine Nacht ohne Atempause, wahrlich keine schönen Stunden an Bord. Der Wind brüllte, das Wasser stieg unaufhaltsam, schnell wurde deutlich: Es wird schlimmer als vorhergesagt. Eine Vielzahl von Leinen und Fendern sollte uns vor dem Schlimmsten bewahren. »*Viel hilft viel*« hatten wir auf der Nordlandreise gelernt. Verlierst Du eine Leine, springt die nächste ein.

Wir erleuchteten zudem das Schiff mit unserer Dampferlaterne und der Decksleuchte. Starke Taschenlampen lagen bereit.

Steg 1 und die komplette Mole waren frühzeitig bereits vollständig überspült. Die dort noch tanzenden Boote wirkten wie Yachten, die in schwerer und offener See ankerten. Auch Steg 2 – unser eigentlicher Liegeplatz – versank schließlich mehr als einen Meter siebzig unter der Wasserlinie, der Strom fiel aus. Es wurde noch dunkler im Hafen.

Wir hatten unseren Landstrom bereits vorsorglich getrennt, auch diese Notwendigkeit kannten wir schon aus Nordnorwegen.

Wir versuchten solange es uns noch möglich war, bei erreichbaren Nachbaryachten Vorleinen nachzuführen und zu entlasten. Schwierig und irgendwann unmöglich, wenn diese an Deck belegt waren. Um uns herum trieben erste Boote durch das Hafenbecken – wie Geisterschiffe. Einige wurden später an Land gespült und stark beschädigt. Ein Anblick, der uns bis heute im Gedächtnis bleibt.

DER STEGANSCHLUSS an Land stand bald nahezu senkrecht, das Betreten oder Verlassen war unmöglich. Ein Wegkommen? Keine Option mehr. Wir saßen – nein: wir standen – das Inferno aus. Schwimmen wäre die letzte Option gewesen, die Rettungswesten lagen bereit. Immerhin waren es nur einige Meter und nass waren wir ohnehin schon.

In kurzen Intervallen kontrollierte Katharina die Achterleinen und justierte diese mit dem Bootshaken nach. Ich beobachtete

und verglich alle verfügbaren Wetterdaten, versuchte die Entwicklung zu prognostizieren und reichte warmen Tee nach. Irgendwann brach dann die Verbindung zum Wetterdienst von Geomar bei Kiel-Leuchtturm ab – mitten in der kritischen Phase. Ein Kontrollverlust, der Turm wurde in dieser Orkannacht stark

»ES WAR EINE NACHT ohne Atempause, wahrlich keine schönen Stunden an Bord. Der Wind brüllte, das Wasser stieg unaufhaltsam, schnell wurde deutlich: Es wird schlimmer als vorhergesagt.«

beschädigt.

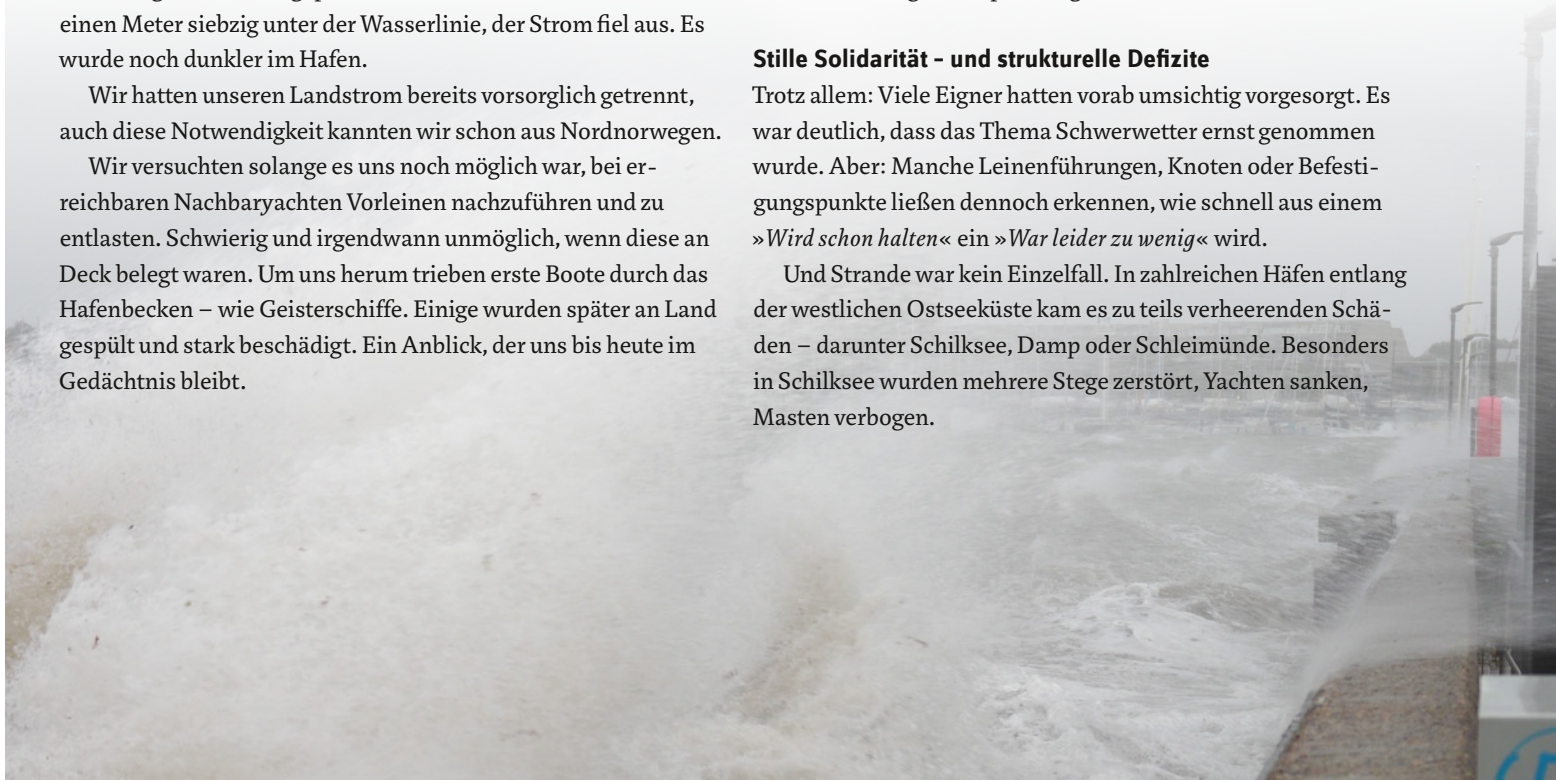
Ich betete irgendwann heimlich, dass das Wasser nicht weiter steigen möge.

Erst gegen Mitternacht war dann endlich der Höchststand erreicht. Nur noch 10 Zentimeter trennten unsere Achterleinen zu diesem Zeitpunkt von der Überflutung. Das Weiße in den Heckpfählen war kaum noch sichtbar – fast wären sie überspült gewesen. Der Orkan ließ langsam nach, Erleichterung wich allmählich der stundenlangen Anspannung.

Stille Solidarität - und strukturelle Defizite

Trotz allem: Viele Eigner hatten vorab umsichtig vorgesorgt. Es war deutlich, dass das Thema Schwerwetter ernst genommen wurde. Aber: Manche Leinenführungen, Knoten oder Befestigungspunkte ließen dennoch erkennen, wie schnell aus einem »*Wird schon halten*« ein »*War leider zu wenig*« wird.

Und Strande war kein Einzelfall. In zahlreichen Häfen entlang der westlichen Ostseeküste kam es zu teils verheerenden Schäden – darunter Schilksee, Damp oder Schleimünde. Besonders in Schilksee wurden mehrere Stege zerstört, Yachten sanken, Masten verbogen.





Der Morgen danach - und was bleibt

Am nächsten Tag war das Entsetzen groß. Die sichtbaren Schäden wirkten bei einsetzendem Tageslicht noch größer als wir es vermutet hätten. Nahezu der gesamte Hafenbereich war unter einer meterhohen Seegrassschicht verschwunden. Yachten lagen wie absichtlich aufgestellt vor dem Strander Clubhaus. Überall Schäden. Noch Tage später konnten wir uns nicht überwinden, nach Schilksee zu laufen – aus Sorge vor dem Anblick der noch größeren Verwüstung.

Doch wir trauerten nicht nur um Boote und mit den betroffenen Eignern und Eignern. Wir spürten, wie verletzlich unser Dasein auf unserer »Lykke« und zudem die maritime Infrastruktur sind. Wie unvorbereitet wir offensichtlich vielerorts noch immer auf Wetterextreme reagieren. Haben wir möglicherweise aus den Erfahrungen der Vergangenheit noch nicht die dazu passenden Erkenntnisse gewonnen?

Wer erinnert sich noch an den Wendtorf-Orkan am 27./28. August 1989. Der damalige Orkan entwickelte sich blitzschnell und ungewöhnlich stark für die Jahreszeit.

Auch damals gab es Windböen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 140 km/h, die Wasserstände stiegen stark an, Stege wurden überflutet, Festmacherleinen schwammen auf.

In der Marina Wendtorf sanken 76 Yachten und über 100 wurden komplett zerstört.

Die größte damals dokumentierte Zahl an Yachtschäden in Deutschland.

Auch in Kiel sowie in Flensburg in Eckernförde wurden Wasserstände von über 1,90 m – 2,30 m über NN gemessen – wir verloren damals unsere »Zukunft II« im alten Olympiahafen.

Klimawandel - und Verantwortung

»Babet« war sicherlich kein normaler Herbststurm. Es war ein Orkanereignis von besonderer Qualität – in Dauer, Ausmaß und Folge. Und: Er wird nicht der letzte dieser Art gewesen sein. Und eben nicht am Nordkap, sondern hier unmittelbar vor unserer Haustür. Der Klimawandel ist längst da. Und mit ihm neue Herausforderungen an alle, die zur See fahren – oder auf dem Wasser leben.

Wir brauchen aus unserer Sicht nun ein neues Verständnis von Sicherheit in Yachthäfen. Es geht nicht mehr nur um Komfort und Sommerbetrieb, son-



dern auch um Resilienz und die passende Vorbereitung auf Ausnahmelagen.

Schilksee hat vorgemacht, wie es gehen kann. Chapeau für die schnelle Wiederherstellung und Erhöhung der Außenmolen.

Auch in Strande wurde rasch angepackt, sichtbare Schäden schnellstmöglich beseitigt. Auch hier haben die Verantwortlichen einen tollen Job gemacht.

Der nächste Orkan wird sicher kommen. In Lødingen, Hammerfest oder Strande.

Wer an Bord lebt, bleibt an Bord. Nicht aus Leichtsinn, sondern aus Verantwortung – für sich, für das Schiff und für das, was wir gelernt haben.

Katharina und ich haben die besonderen Herausforderungen dieser Orkannacht miteinander geteilt. Das machte es leichter und erträglicher. Wir haben uns Mut zugesprochen und es im Team bewältigt.

Müßig darüber zu spekulieren, welche Folgen es gehabt hätte, wenn auch andere Eigner an Bord geblieben wären, zumal ein gewisses Restrisiko für die körperliche und seelische Unversehrtheit nicht gänzlich verneint werden kann und es letztlich die persönliche Entscheidung bleiben sollte.

Unser Fazit

Die Nacht des 20. Oktober 2023 war eine augenfällige Mahnung und ein Bekenntnis zur Sorgfalt und Verantwortung.

Jedoch auch und im Besonderen zur fortgesetzten Liebe eines Lebens an Bord. ✱

Schweres Wetter – Maßnahmen und Manöver

Text/Fotos Hans-Heinrich von Maydell

Hans-Heinrich von Maydell hält regelmäßig Vorträge zu diesem Thema im Rahmen des World Sailing Sicherheitstraining (ex. ISAF). Alle unten genannten Punkte sind der Powerpoint Präsentation entnommen, die er verwendet. Das Sicherheitstraining richtet sich an Off-shore Regattasegler, aber auch an Fahrtensegler auf Hochsee oder interessierte Wassersportler und wird im KYC in Zusammenarbeit mit dem ASV Kiel angeboten.

Viele der aufgeführten Punkte leuchten einem sofort ein, und jeder erfahrene Segler wird eine Vielzahl davon spontan aufzählen können. In der Gesamtheit aber ist diese Zusammenstellung sehr wertvoll für die Vorbereitungen auf das Segeln im Sturm.

Schweres Wetter: Risikoanalyse für Boote

- Kräfteeinwirkung durch Wind und Seegang
– Gefahr von »Bruch«
- Nässe/Feuchtigkeit durch überkommende Seen
- Manövrierfähigkeit eingeschränkt
- Arbeiten an bzw. unter Deck erschwert
- Navigation erschwert (z.B. schlechte Sicht, Echolot, Radar ungenau!!!)
- Erkennbarkeit des Bootes von außen eingeschränkt

Schweres Wetter: Risikoanalyse für die Crew

- Seekrankheit
- Schlafmangel – Müdigkeit
- Schlechte Luft unter Deck
- Erhöhter Kräfteverbrauch
- Verringerte Nahrungs-/Flüssigkeitsaufnahme
- Kälte
- Verletzungsgefahr
- Lärm
- Angst!!!

Schweres Wetter: Vorbereitung an Deck

- Sicherheitsausrüstung checken / bereithalten z.B. Strecktaue prüfen / anbauen
- Deck aufräumen – lose Gegenstände sichern
- Luken, Fenster etc. schließen (ggf. Schalkpersenninge)
- Lüfter, Auspuffrohre (z.B. Heizung) verschließen
- Sturmsegel (Trysegel / Sturmfock) anschlagen / setzen
- Kutterstag, Backstagen o.ä. setzen
- Sichtbarkeit des Bootes verbessern (z.B. Radarreflektor, Stroboskoplicht o.ä.)

Schweres Wetter: Vorbereitung unter Deck

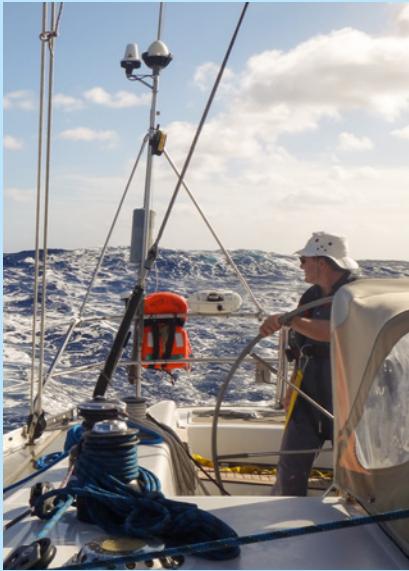
- Sicherheitsausrüstung bereithalten (z.B. Notsignale)
- Batterien laden
- Bilge, Schmutzwasser-/Grauwassertanks lenzen
- Bewegliche Gegenstände sicher verstauen
- Sturmsegel & Zubehör (z.B. Schoten) griffbereit stauen
- Pantry aufräumen, warmes Essen/Getränke vorbereiten in Thermosbehältern – Nicht braten!
- Rauchverbot
- Navigation: Sicheren Schiffsort feststellen
- Aktuelle Wetterbericht aufnehmen – Wetter beobachten
- Evtl. TR-Meldung – Positionsmeldung nach außen



← Ein typisches Bild der Pantryarbeit bei schlechtem Wetter. Mit Ölhose an, schleppt man Feuchtigkeit unter Deck. Der Segler hat gerade abgewaschen (regelmäßige Mahlzeiten) und bereitet vielleicht gleich noch warme Getränke für die Nacht vor (Stirnlampe schon angelegt).

→ »Persönliche Ausrüstung, z.B. Klamotten aufräumen bzw. bereitlegen«. An sich ist der Hinweis vollkommen logisch und klar, aber nach Tagen des Passatsegelns auf dem Atlantik kann es doch einmal so aussehen, wie auf dem Bild.





← Anluven vor der Welle – Abfallen auf der Welle, mit kleinen Ruderausschlägen. Gilt ebenso am Wind, wie vor dem Wind. Das Steuern ist abhängig von Windstärke/Besegelung, Wellenmuster (z.B. Kreuzseen), Wellenhöhe und -länge, Brechung der Wellen, Winkel des Bootes zur Welle und der Gefahr des Querschlagens. Sichere Steuerleute einteilen und häufig wechseln.

→ Das Anbauen und Steuern mit der Notpinne sollte man bei ruhigem Wetter üben. Zu häufig stellt man erst in einer Notsituation fest, dass die Notpinne nicht auf den Quadranten passt, oder dass die Pinne nur 90 Grad gedreht (wie auf dem Bild) verwendet werden kann.



Schweres Wetter: Vorbereitung der Crew

- Rechtzeitig Seekrankheitsmittel nehmen
- Warme Kleidung/Ölzeug anlegen
- Takelmesser, Taschenlampe, pers. Positionslicht etc. einstecken/anlegen
- Rettungsweste, Sicherheitsgurte anlegen
- Ausreichend Essen & Trinken (kein Alkohol!)
- Ausreichend Schlafen, wenn möglich
- Toilette benutzen – nicht das Achterdeck
- Pers. Ausrüstung, z.B. Klamotten aufräumen bzw. bereitlegen

Schweres Wetter: besondere Strategien

- Wenn möglich, Bordroutine einhalten (Wachen, Mahlzeiten etc.)
- Bei Bedarf Wachen umstellen (Crew schonen)
- So wenig Manöver wie möglich, so viel wie nötig
- Sichere Steuerleute einteilen – häufig wechseln
- Manöver vorher besprechen – nicht schreien
- Sicherheitsgurte benutzen, umpicken mit 3 Karabinern
- Auf ausreichende Sichtbarkeit von außen achten
- Schiffskurs auf Wetterentwicklung abstimmen (dem Sturm ausweichen?)
- Möglichst Motor nicht benutzen

Schweres Wetter: regelmäßige Übungen

- Sicherheitseinweisung vor Fahrtbeginn
- Technikeinweisung vor Fahrtbeginn (z.B. Toilette, Gasanlage)
- Notfallübungen (Feuer, Rettungsinseln etc.) am besten an Land, anderes (Notpinne) bei ruhigem Wetter üben
- Umgang mit Sturmsegeln (Schotenverlauf!)
- Manöver (Beiliegen, Steuern ohne Ruder etc.)
- POB (Person Over Board) »Mann über Bord« - Manöver üben

Schweres Wetter – Steuern des Bootes

- Anluven vor der Welle – Abfallen auf der Welle (Am Wind – Vor dem Wind)
- Steuern abhängig von:
 - Windstärke/Besegelung
 - Wellenmuster (z.B. Kreuzseen)
 - Wellenhöhe und -länge
 - Brechung der Wellen
 - Winkel des Bootes zur Welle
 - Gefahr des Querschlagens

Besondere Schwerwettermanöver/-taktik

- Grundsatz:
 - Sturmabwettern möglichst mit Segeln!
 - Amwind-Kurs nicht scheuen!
- Beidrehen/Beiliegen
- Ablaufen vor Topp & Takel
- Nachschleppen von Trossen etc.
- Treibanker
- Abwettern unter Motor/ mit Motorhilfe

Schweres Wetter – Besondere Manöversituationen

- Anlaufen von Häfen
- viele Manöver notwendig
- exakte Navigation erforderlich
- Gefahr von Grundseen
- Legerwallsituationen
- Überwinden von Barren
- Risiko von Grundberührungen

Während das Boot selbst, an Deck und unter Deck, noch während der Bauzeit auf Stürme vorbereitet werden kann, muss die Crew zu Beginn einer Reise und rechtzeitig vor dem Eintreffen des schlechten Wetters gecoacht werden. Besonderes Augenmerk und Unterstützung bedürfen weniger erfahrene Mitsegler, die noch keine Stürme auf See erlebt haben. Den Neulingen kann durch »normale Bordroutine« und »Erläuterung von Manövern« bevor es an Deck geht, die Angst in kritischen Momenten genommen werden. ✕

Wellen in der Ostsee

Text/Grafiken Sophia Groninger

LAUT STURMSTATISTIK des Bundesamtes für Hydrographie wurden in der Nordsee über die letzten 77 Jahre im Durchschnitt 32 Sturmtage pro Jahr registriert, in der Ostsee dagegen nur 21 pro Jahr. Als Sturmtag wird dabei ein Tag ab Windstärke 8 (34–40 Knoten) eingestuft (1).

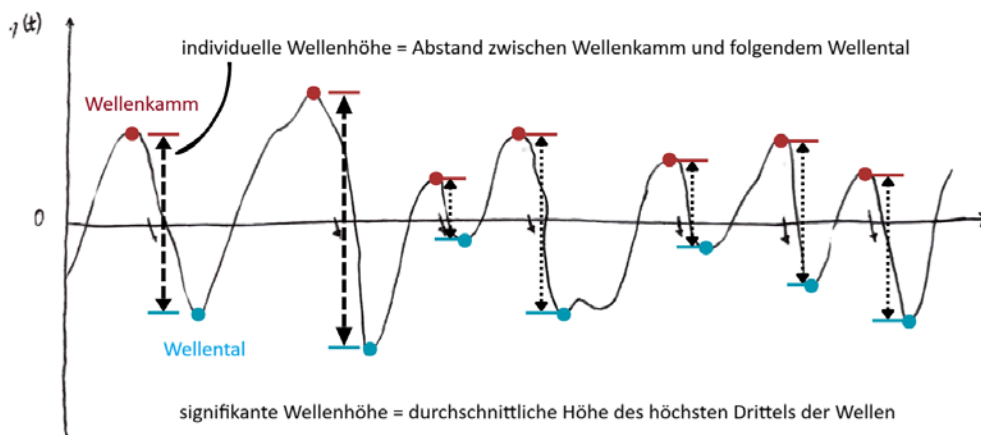
EIN GROSSER VORTEIL der Ostsee als Heimat-Segelgebiet ist also, wie geschützt wir dort sind. Doch auch auf der Ostsee kommen Stürme vor, und mitunter können sich doch auch ganz ordentliche Wellen aufbauen, wie wir alle sicher schon erlebt haben. Meistens zum Glück von Land aus, denn von den 21 jährlichen Sturmtagen der Ostsee liegen im Schnitt 18 zwischen Oktober und März und damit in einer Zeit, in der die meisten Segelboote an Land liegen. Allerdings sind die Wellen der Ostsee im Schnitt deutlich niedriger als die der Nordsee oder gar im Nordatlantik, dank der komplizierten Geometrie der Ostsee. Es fehlt der Fetch, also die lange freie Wasserfläche, über die sich eine Welle aufbauen kann.

DIE HÖCHSTEN WELLEN in der Ostsee entstehen in der sogenannten »*eigentlichen Ostsee*«. Im Seewetterbericht wären das die Bereiche Nördliche Ostsee, Zentrale Ostsee und Südöstliche Ostsee (siehe Karte des DWD, Abb.2, (2)). Sowohl in Messdaten von Wellenbojen als auch in sogenannten »*Hindcasts*«, für die Wetter- und Wellenbedingungen mit numerischen Modellen modelliert werden, sieht man, dass die höchsten Wellen im östlichen Teil dieser Gebiete entstehen, entlang der estnischen, lettischen, litauischen und russischen Westküsten (3). Hier sind die Fetch-Möglichkeiten nämlich am längsten: Vom finnischen Schärengarten vor Turku bis nach Danzig sind es ungefähr 350 Meilen offenes Wasser, bei Wind aus Nordost kann man also in den südlichen Teilen dieses Gebietes hohe Wellen erleben, und bei Wind

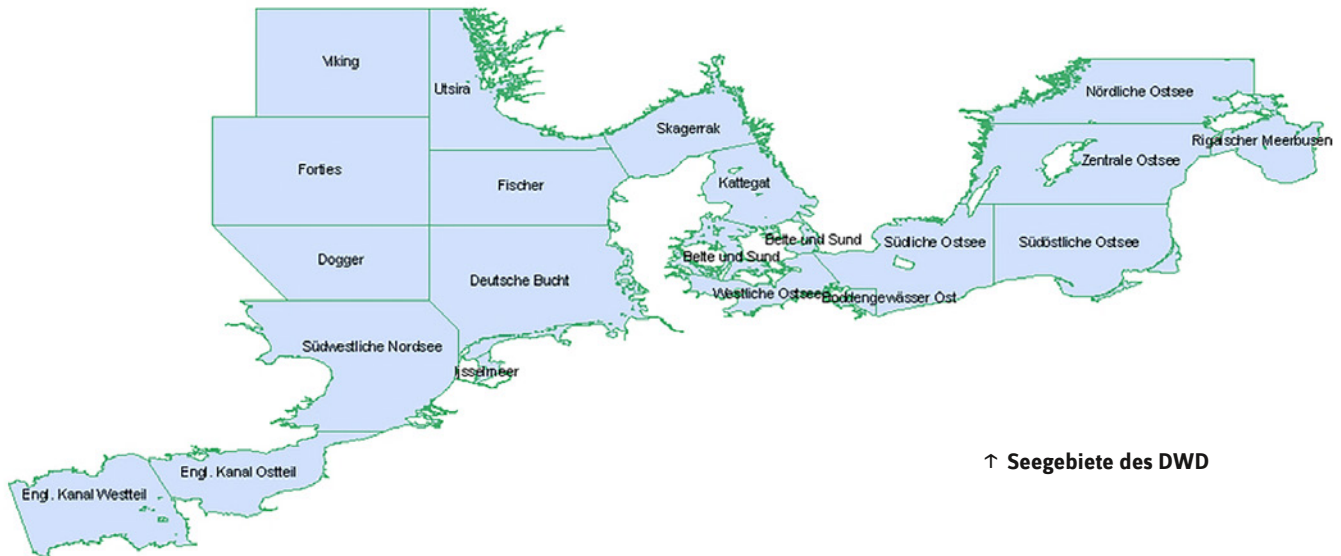
aus Südwest im Norden. Windrichtung Südwest mit Stärke 9 gab es zum Beispiel während Sturm »*Rafael*« im Dezember 2004, als die höchste jemals gemessene Wellenhöhe in der Ostsee von einer Wellenboje südlich der Ålands (auf der Karte mit einem blauen Kreuz markiert), gemessen wurde. Die signifikante Wellenhöhe betrug hier 8,2 Meter (4). Die signifikante Wellenhöhe (auch kennzeichnende Wellenhöhe), die auch oft in Vorhersagen angegeben ist, beschreibt dabei die durchschnittliche Höhe des höchsten Drittels der Wellen (siehe Abb. 1). Einzelne Wellen können doppelt so hoch wie die signifikante Wellenhöhe oder in seltenen Fällen sogar noch höher sein. Wenn einzelne Wellen mehr als doppelt so hoch als die signifikante Wellenhöhe sind, heißen sie Kaventsmänner oder »*freak waves*«. Im Fall von Sturm »*Rafael*« war die höchste gemessene einzelne Welle 14 Meter hoch. Da eine Wellenboje aber nur an einem Ort misst, ist es sehr wahrscheinlich, dass noch höhere einzelne Wellen aufgetreten sind – und auch die signifikante Wellenhöhe an anderen Orten vielleicht noch höher war.

UM STATT PUNKTUELLER MESSUNGEN einen Überblick über Wellenhöhen in der ganzen Ostsee zu bekommen, helfen die schon erwähnten »*Hindcasts*«. Die numerischen Modelle, die man auch für die Vorhersagen, also »*Forecasts*« benutzen würde, kann man auch einsetzen, um vergangene Situation zu beschrei-

Wasseroberfläche



← Übersicht Wellenbegriffe



↑ Seegebiete des DWD

ben. Mit Hilfe von gemessenen Anfangswerten sagt man vorher, wie sich Wetter- und Windbedingungen weiterentwickeln. So bekommt man, trotz fehlender Messdaten, einen Einblick darüber, wie die Wellenhöhen in der Vergangenheit, als es noch keine Messungen gab, und in Punkten ohne Messdaten waren. Natürlich sind diese Modelldaten mit Vorsicht zu genießen! Vergleicht man sie aber mit den Messdaten, die wir in einzelnen Punkten ja durchaus haben, sieht man, dass die Wellenhöhen in den meisten Fällen ziemlich gut getroffen werden und Hindcasts deswegen gut genutzt werden können.

GUCKT MAN SICH im Hindcast NORA3 des Norwegischen Meteorologischen Instituts (5) die höchsten modellierten signifikanten Wellenhöhen von 1980 bis 2020 an (Abb.3), sehen wir, dass östlich von Gotland die höchsten Wellen mit über zehn Meter signifikanter Wellenhöhe auftreten. Bei der Boje, die 2004 die 8,2 Meter signifikante Wellenhöhe gemessen hat (und in der Abbildung mit einem blauen Stern markiert ist), liegt die maximale Wellenhöhe laut NORA3 zwischen acht und neun Metern, das ist also durchaus plausibel.

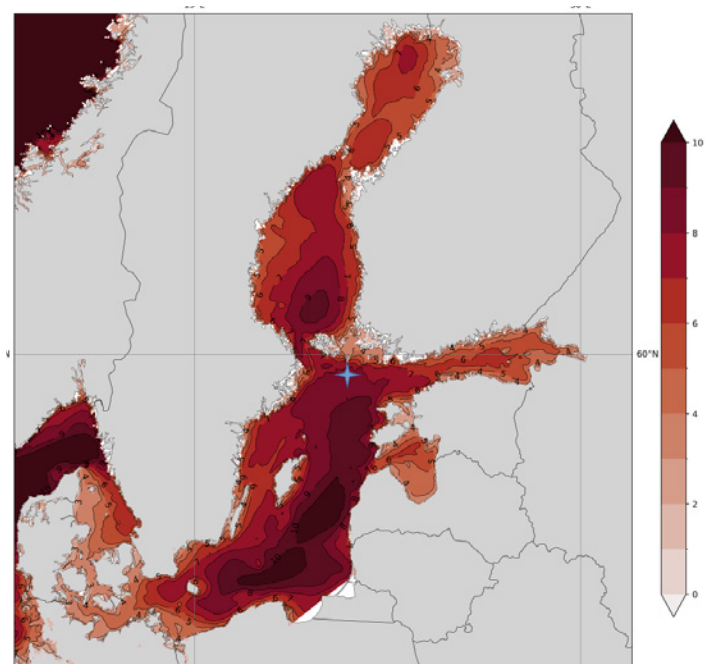
IN DER KIELER BUCHT kommt im Vergleich dazu wenig an. Hier liegt die maximale signifikante Wellenhöhe bei höchstens vier Metern im nördlichen Teil vor Langeland. Das ist allerdings immer noch beeindruckend, wenn man darüber nachdenkt, wie sich eine acht Meter hohe Welle vom Segelboot aus anfühlen würde! Die Küste erreichen solche Wellen allerdings nicht, denn sobald es flach wird, werden sie steiler und brechen schließlich.

Für Schifffahrt, Fischerei und vor allem aber auch Küstenschutz und den sicheren Bau von Windparks, Brücken oder Tunneln ist es also wichtig, genauer Bescheid zu wissen, bei welchen Wetterlagen hohe Wellen entstehen können und wie hoch sie schlimmstenfalls werden können. ✕

→ **Höchste aufgetretene signifikante Wellenhöhe von 1980 bis 2020 im NORA3 - Hindcast**

Quellen

- (1) BSH Sturmstatistik, https://www.bsh.de/DE/DATEN/Klima-und-Meer/Wetterlagen-Stuerme/Sturmstatistik/sturmstatistik_node.html
- (2) DWD Seewetterbericht Nord- und Ostsee, <https://www.dwd.de/DE/leistungen/seewetternordostsee/seewetternordostsee.html?nn=393220>
- (3) Tuomi, L., Kahma, K., Pettersson, H. *Wave hindcast statistics in the seasonally ice-covered Baltic Sea*. Boreal Environment Research. 16. 451–472. 2011.
- (4) Björkqvist, J.-V., Tuomi, L., Tollman, N., Kangas, A., Pettersson, H., Marjamaa, R., Jokinen, H., and Fortelius, C.: *Brief communication: Characteristic properties of extreme wave events observed in the northern Baltic Proper, Baltic Sea*, Nat. Hazards Earth Syst. Sci., 17, 1653–1658. 2017.
- (5) Breivik, Ø., Carrasco, A., Haakenstad, H., Aarnes, O. J., Behrens, A., Bidlot, J.-R., et al. *The impact of a reduced high-wind Charnock parameter on wave growth with application to the North Sea, the Norwegian Sea, and the Arctic Ocean*. Journal of Geophysical Research: Oceans, 127, e2021JC018196. 2022.





PACHT

Wir sind offizieller Partner des



In Krisenzeiten ist **GOLD** seit jeher die sicherste Anlageform!



Schon in der Antike galt Gold als Inbegriff für Reichtum. Daran wird sich auch in den nächsten Jahrhunderten nichts ändern. Auch wenn eine Krise auf die nächste folgt – ein Investment in Gold bleibt ein sicherer Rückhalt für Ihre Ersparnisse.

Aber auch andere Edelmetalle wie Silber überzeugen durch eine kontinuierliche Preisentwicklung.

Profitieren auch Sie von unserer über 30-jährigen Erfahrung im Handel mit Edelmetallen. Gerne beraten wir Sie jederzeit kostenfrei und unverbindlich.

Unser Angebot für Sie:

- ✓ An- und Verkauf von Gold- und Silbermünzen, Barren in verschiedenen Einheiten und Sammlermünzen
- ✓ Ankauf von Schmuck, Alt- bzw Zahngold
- ✓ Kostenlose Einschätzung, faire Beratung und auf Wunsch sofortige Auszahlung ohne Abzug weiterer Gebühren



Öffnungszeiten: Mo - Fr 9.00 - 18.00 Uhr
Sa 9.00 - 13.00 Uhr



PACHT



Münzen und Edelmetalle Andreas Pacht e.k., Beselerallee 70, 24105 Kiel



0431 - 805 81 85



info@pacht-kiel.de



www.pacht-kiel.de

Gemeinsam auf die Schlei

AUF EINLADUNG des Fahrtenausschusses trafen sich in diesem Jahr bereits zum dritten Mal die Crews einer zweistelligen Flotte von Yachten unter KYC-Stander im Hafen von Henningsen & Steckmest in Kappeln-Grauhöft an der Schlei. **Text/Fotos** Lasse Johannsen

DAS TREFFEN BEWÄHRTE sich dabei einmal mehr als gute Gelegenheit zum zwanglosen Austausch in lockerer Atmosphäre.

Der ausreichend vorhandene Südwest bescherte den Teilnehmern schon bei der Anreise viel Vergnügen. Halbwinds ging es ohne gemeinsamen Start bei Anfangs 4–5 Beaufort, später leicht abnehmendem Wind zur Tonne 5, und nach anschließendem Schricken wurde sogar das ein oder andere Raumwindsegel gesichtet.

Statt angesagter Regenschauer kam die Sonne durch und begleitete die Teilnehmer noch, als Takelmeister Hauke Bohnen um 17 Uhr mit dem Setzen eines großen KYC Standers am Flaggenmast die Einnahme des Hafens verkündete. Über dem waberten da bereits Rauchschwaden aus den Grillgeräten, die bald von den rund 25 Crewmitgliedern der teilnehmenden Yachten befüllt wurden.

DIE FLOTTE war auch in diesem Jahr wieder bunt – von den kleineren Booten über die größere Segelyachten bis hin zur Motoryacht. Auch von der Möglichkeit, über Land anzureisen wurde Gebrauch gemacht.



MIT DER AM VORTAG getauften »FUV« von Inke Detlefsen und Ulf Petersen war das jüngste Schiff der Clubflotte dabei, mit Dietrich Onnasch und Dagmar Möller eine der aktiven Crews mit der langjährigsten Segelerfahrung.



Die »Lotta« reiste mit Kind und Kegel an, eine weitere Crew mit Vater und Söhnen wählte das Treffen kurzentschlossen als Alternative zum ursprünglichen Törnziel Bornholm.

BIS ZUM SONNENUNTERGANG konnte im Freien mit Blick auf die Schiffe gespeist, geklönt und vom Freibier getrunken werden. Danach stand die Werfthalle mit aufgebauten Festzeltgarnituren zur Verfügung, wo bis nach Mitternacht anregende Gespräche geführt wurden.

Die 30 Liter Helles von der Angeliter Welt-Brauerei wurden ebenso wenig geschafft wie die 75 Brötchen am Sonntagmorgen, an welchem sich die Runde zum gemeinsamen Frühstück zusammenfand. Danach ging es auf die Rückreise, die unter dem Zeichen immer noch südlicher Winde mit leichter Westtendenz stand.

DIE GESCHWADERFAHRT des Fahrtenausschusses sei jedem ans Herz gelegt, der gerne zwanglos und ohne Agenda ins Gespräch mit anderen Clubmitgliedern kommen möchte. In jedem der drei Jahre kam eine völlig unterschiedliche Zusammensetzung von Teilnehmern zustande, die Stimmung war stets freundschaftlich und aufgeschlossen – auch und vor allem gegenüber »Ersttättern«. ✕



»Wir sind bereit für Olympia«

REGATTA - ESSEN im Zeichen der Ringe: Einen Tag vor Abschluss des olympischen Teils der Kieler Woche stand das Regattaessen des Kieler Yacht-Clubs ganz im Geiste der olympischen Idee. **Text** Carina Wegner **Fotos** Sascha Klahn

EINEN TAG VOR ABSCHLUSS des olympischen Teils der Kieler Woche stand das Regattaessen des Kieler Yacht-Clubs ganz im Geiste der olympischen Idee. Rund 180 geladene Gäste aus Politik, Wirtschaft und Sport nahmen am Dinner im Kaisersaal an der Kiellinie teil. Ministerpräsident Daniel Günther und Oberbürgermeister Ulf Kämpfer überbrachten die Grüße aus Stadt und Land, Tomasz Chamera, Vize-Präsident des Segelweltverbands World Sailing. Fred Hagedorn, Co-Founder der Sailing Grand Slam Series und olympischer Wegbereiter, gab in seiner Keynote Einblicke in die internationale Segelserie, die Vorbereitungen für Los Angeles 2028 und Tipps für eine deutsche Bewerbung.

»Über 1.600 Boote, bis zu 4.500 Aktive, über neun Tage – das ist die Kieler Woche 2025. Die Regatta hat in diesem Jahr einiges zu bieten: 600 ILCA-Jollen mit einer Weltmeisterschaft, fast 100 iQFOiLer mit ihren Games am neuen Standort in Stein am Ostufer, top-besetzte Felder in 49er und 49erFX mit Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus über 65 Nationen«, berichtete der Vorsitzende des Kieler Yacht-Clubs, Dr. Hauke Berndt. »Und mit vier weiteren internationalen renommierten Regattaveranstaltungen sind wir Mitbegründer des neuen Sailing

Grand Slams. Dies zeigt einmal mehr die Bedeutung der Kieler Woche im internationalen Vergleich«, betonte er.

»Wissen Sie, was fast auf den Tag genau vor 130 Jahren hier in Kiel gefeiert wurde«, fragte Hauke Berndt. Es war, erinnerte er, die Eröffnung des Kaiser-Willhelm Kanals. Wie auch die Olympischen Spiele 1972 ist der Kanal ein »sichtbares Zeichen dafür, welchen nachhaltigen Einfluss Infrastrukturprojekte auf eine Region haben können«, erläuterte der Vorsitzende. »Noch heute profitiert Kiel von dieser Infrastruktur, die Voraussetzung für die reibungslose Austragung der Kieler Woche ist«, unterstrich er.

»Kiel ist bereit für Olympia«

»Dieses Jahr markiert einen Wendepunkt: Die offizielle Bewerbung Kiels als Austragungsort der olympischen Segelwettbewerbe hat begonnen. Unter dem Motto »Kiel ist bereit für Olympia« haben sich Land und Stadt mit vereinten Kräften positioniert. Ich danke Ministerpräsident Daniel Günther und Oberbürgermeister Ulf Kämpfer dafür, dass ihr diesen Weg so geschlossen mitgeht – mit klaren Worten, aber auch mit klaren Taten, wie der Förderung einer zweiten Bootshalle«, lobte Hauke Berndt.

»Dass wir heute an einem Tisch sitzen – Vertreter von Stadt, Land, Sportverbänden, Partnern und Vereinen – ist kein Zufall. Es ist Ausdruck eines gemeinsamen Willens. Wir wissen: Das Nationale olympische Komitee wird 2026 entscheiden, mit welchen Austragungsorten Deutschland sich bewirbt – und ob Kiel Teil dieser Bewerbung wird. Wir wissen auch: Das ist kein Selbstläufer. Aber: Wir sind bereit und zeigen mit einer erfolgreichen Kieler Woche, dass wir Kiel Sailing City wirklich ernst meinen«, betonte Hauke Berndt.

»4.000 Sportlerinnen und Sportler – das ist das Zehnfache an Sportlerinnen und Sportlern, die bei den olympischen Spielen an Segelwettbewerben teilnehmen«, strich Ministerpräsident Daniel Günther heraus.

«Wir sind bereit für Olympia» (v.l.n.r.):

Dirk Ramhorst (Organisationsleiter der Kieler Woche Regatten und Initiator des Sailing Grand Slam), Kristina Herbst (Landtagspräsidentin), Magdalena Finke (Staatssekretärin im Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport.), Julia Carstens (Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus), Dr. Hauke Berndt (Vorsitzender Kieler Yacht-Club), Daniel Günther (Ministerpräsident)





← Der Kieler Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer untermauert Kiels Bereitschaft für Olympia
← Tomasz Chamera, Vize-Präsident des Segelweltverbands World Sailing im Gespräch beim Empfang

DER MINISTERPRÄSIDENT UNTERMAUERT die Unterstützung der Landesregierung für die Idee, Olympia nach über 50 Jahren wieder nach Deutschland, in den Norden, zu holen. Das beste Segelrevier, sportbegeisterte Menschen, wie es das Pro-Olympia-Votum 2015 gezeigt hat: Kiel biete beste Voraussetzungen für eine erneute Austragung der Wettbewerbe. An Paul Kohlhoff und Alica Stuhlemmer gewandt, schwärmte er vom Teamgeist im olympischen Dorf, träumte von der Chance, mit einem friedlichen Wettbewerb ein starkes Signal in die Welt zu senden und versprach, gemeinsam mit der Landesregierung weiter dafür zu werben.

»Man bekommt Olympische Spiel nicht geschenkt«, mahnte Oberbürgermeister Ulf Kämpfer angesichts der starken Wettbewerber um die Austragung der Spiele, zeigte sich aber dennoch überzeugt: »Wir werden das schaffen!« Der Machergeist der Krusenköpfe, ein Event für alle, umsonst und draußen – was die Kieler Woche auszeichnet, soll auch für Olympia wirken, wünschte sich der Oberbürgermeister und träumte von einem Ereignis, hinter dem sich die ganze Nation versammelt. Dass Kiel das kann, zeige die Stadt neben der Kieler Woche auch mit anderen Großereignissen wie »The Ocean Race« oder der Handball WM 2027.

TOMASZ CHAMERA, Vize-Präsident von World Sailing, betonte die Bedeutung, die die Zusammenarbeit mit der Kieler Woche für den Weltseglerverband hat. Die Kieler Woche wachse nun schon seit über hundert Jahren, biete fantastische Möglichkeiten für das Segeln, die Seglerinnen und Segler.

HAUKE BERNDT BEGRÜSSTE den Keynote Speaker: Fred Hagedorn, Co-Founder der Sailing Grand Slam Series und u.a. Leiter der Pan American Sailing Federation, Vorsitzender des US Sailing Olympic Committee und Mitglied des World Sailing Council, der die olympischen Spiele in Paris 2024, Los Angeles 2028 und Brisbane 2032 US- und weltverbandsseitig vorantrieben hat.

Fred Hagedorn dankte Dirk Ramhorst für seine Initiative zur Schaffung des Sailing Grand Slam. Der Sailing Grand Slam (SGS) verbindet fünf der bedeutendsten und renommiertesten Regatten im olympischen Segelkalender – Trofeo SAR Princesa Sofía auf Mallorca, die Semaine Olympique Française in Hyères, die Dutch Water Week in Almere sowie die Long Beach Olympic Classes Regatta in den USA – zu einer internationalen Serie. Gemeinsam vereinen die

Regatten mehr als 200 Jahre Erfahrung in der Veranstaltung namhafter Events für verschiedene Segelklassen auf sich, wie der Co-Founder betonte. Im Netzwerk wollen sie einander helfen,



→ Fred Hagedorn, Co-Founder der Sailing Grand Slam Series und olympischer Wegbereiter, dankt Dirk Ramhorst für seine Initiative zu der Regattaserie



voneinander lernen und durch die Kooperation besser werden, ohne den besonderen Charakter jedes einzelnen Events zu gefährden.

»Die Athleten, die in den kommenden Jahren an unseren Events teilnehmen, werden hier ihre Lust am Wettbewerb, ihr Ziel, die Besten zu sein und an den olympischen Spielen, die hoffentlich in einem dieser Jahre in Deutschland veranstaltet werden, teilzunehmen, entdecken«, unterstrich der Keynote Speaker.



Los Angeles 2028 und die deutsche Bewerbung

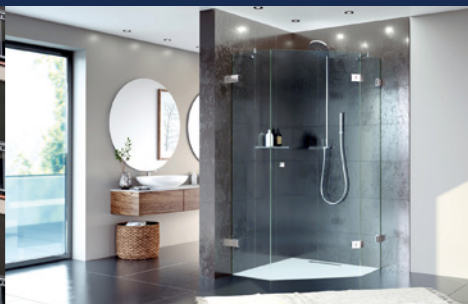
Für die nächsten olympischen Spiele sind, wie der Vorsitzende des US Sailing Olympic Committees berichtete, nach wie vor zwei Standorte in der Diskussion, San Pedro und Long Beach. Fred Hagedorn betonte die Bedeutung von Planungssicherheit, die insbesondere Wassersportler bei der Vorbereitung auf Olympische Spiele brauchen, beruhigte aber sogleich: Faktisch werde das Segelrevier dasselbe sein, egal für welchen Standort an Land man sich entscheide, das etablierte Olympiarevier von 1932 und 1984.

Für eine deutsche Bewerbung bat Fred Hagedorn die Mitwirkenden eindringlich darauf hinzuwirken, dass Segeln hier, wie bei allen bisherigen olympischen Spielen der Neuzeit, einen integralen Bestandteil darstellt.

»Wenn man ›olympisches Segeln‹ und ›Deutschland‹ sagt, ist das nächste Wort, dass jeder Segler auf der Welt assoziiert ›Kiel‹«, so das Mitglied des World Sailing Councils mit Blick auf die Wettbewerber um die Austragung der Segelwettbewerbe. »Ich wünsche Deutschland das Beste bei der Zusammenstellung einer Bewerbung. Ich wünsche Kiel die besten Möglichkeiten sicherzustellen, dass Segeln für die nächsten Spiele in Deutschland zurück nach Kiel kommt«, schloss er. *



Handwerk aus Leidenschaft



Schlosserei - Stahlbau

Glasbau

Leichtmetallbau

 rohwer-metallbau.de

  
@Rohwer Stahl & Metallbau

 zander-metallbau.de

High Performance - Higher Purpose



Boris Herrmann
is navigating the future
with Gleistein.



More than Ropes.

Gleistein

Individuell konfektioniert
in Kiel von



Unsere Erfahrung – Ihr Vorsprung

- ▲ Yachtsegel
- ▲ Sonnensegel
- ▲ Rigging
- ▲ Persenninge
- ▲ Tauwerk



SHMF 2025 – ohne Erwartung gekommen / begeistert gegangen

Text/Fotos Hauke Bohnen

WAS IST DENN eigentlich »GlasBlasSing – Musik aus Flaschen«. Der Programmtitel überstieg bei den meisten die Vorstellungskraft. Da es aber eine Veranstaltung in Strande war, bestellte man sich trotzdem seine Karte für das immerhin schon 5. SHMF in unserer Bootshalle.

In der Vorbereitung ist unsere Halle 1 bereits eine Woche vorher durch das Werftpersonal komplett geleert und gründlich gereinigt worden, so dass die Halle durch den Ortsbeirat aus Strande und den Takelmeister des KYC am Wochenende vor der Veranstaltung entsprechend geschmückt werden konnte. Den Jungs der Werft ein großes »Danke« dafür, denn ohne ihre Unterstützung wäre das gar nicht machbar gewesen.

DIE MEISTEN GÄSTE der ausverkauften Halle (800 Plätze) kamen am 15.07. dann auch ohne große Erwartungen und konnten sich bei bestem Wetter wenigstens im Vorfeld der Veranstaltung an den aufgebauten Ständen sättigen und mit verschiedensten Getränken versorgen.

Was sich dann in der Halle abspielte, übertraf alle Vorstellungen. Es war kaum zu glauben, was man aus Flaschen für Instrumente zaubern kann. Von der Trommel bis zum celloartigen Instrument war alles dabei, was man für ein Konzert

braucht. Den Musikern gelang es innerhalb kürzester Zeit, das Publikum in die Veranstaltung einzubinden und die Stimmung stieg mit jedem Lied. Vom klassischen Stück bis zu allseits bekannten Ohrwürmern aus der deutschen Popszene war alles dabei, und das begeisterte Publikum wurde volle zwei Stunden bestens unterhalten und hatte sogar zur Halbzeit eine ausreichende Pause, um sich nochmals an den Ständen vor der Halle zu stärken.

»WAS SICH in der Halle abspielte übertraf alle Vorstellungen.«

WIE ANFANGS SCHON beschrieben: Man ist ohne Er-

wartungen gekommen und nahezu alle sind begeistert gegangen. Sollten die Künstler einmal wieder irgendwo in Schleswig-Holstein auftreten, werde ich mir bestimmt Karten dafür kaufen. *



We ♥ water



All water sports. One community. 17. – 25.1.2026

th
Messe
Düsseldorf

Ein Sommerfest für die Coronaheld*innen

Text Martin Lutz Fotos Martin Lutz, privat

AUF VORSCHLAG unseres leider viel zu früh verstorbenen Kommodore Dierk Thomsen hatte der damalige Vorstand des KYC in der ersten Coronawelle stellvertretend für alle Kieler »Coronaheld*innen« die 1. Medizinische Klinik des Städtischen Krankenhauses zu einem Fest im Kieler Yacht-Club eingeladen. Die Einladung hatte 2020 der stellvertretende Vorsitzende Herrn Prof. Jörg Strotmann, dem Chefarzt, vor der Klinik, überreicht.

UMSO MEHR WAR es für Martin Lutz eine besondere Freude, in Vertretung unseres Vorsitzenden Hauke Berndt, die etwa 80 Mitarbeiter*innen der 1. Medizinischen Klinik zu einem rundum gelungenen Sommerfest im Garten unseres Clubhauses in Strande begrüßen zu dürfen. Auch der Wettergott spielte mit mit noch strahlender Sonne und lauer Brise zum abendlichen Beginn. Nach einer kur-

zen Einführung in die Geschichte und die vielfältigen Aktivitäten und Angebote des Kieler Yacht-Clubs eröffneten Prof. Jörg Strotmann und der zweite Vorsitzende Martin Lutz gemeinsam das leckere italienische Büffet. Unsere Pächter Melanie und Dennis

Mastrangelo hatten vorzüglich aufgetischt.

GUTE GETRÄNKE und die sommerlichen Temperaturen sorgten bis weit in den späten Abend für ein fröhliches Stimmengewirr im voll besetzten Garten unseres »LOKYC«. Nach einem rundum gelungenen Abend haben die letzten Gäste sich bei bester Laune erst weit nach Mitternacht auf den Heimweg gemacht. *





Nordisch klar. Persönlich nah. Private Banking bei der Sydbank

Vertrauen, das verbindet – zwischen Kieler Förde und dänischer Küste. Mit unserer nordischen Klarheit und persönlicher Nähe begleiten wir Sie bei allen Fragen rund um Ihr Vermögen.

Ob Unternehmer oder Anleger – bei uns finden Sie maßgeschneiderte Lösungen, eine exklusive und persönliche Beratung und einen sicheren Hafen für Ihre finanziellen Ziele.

Sydbank – Ihr Partner im Private Banking.
Direkt in Kiel. Direkt an Ihrer Seite.

Wall 55 · 24103 Kiel
Tel. 0431 9804 0 · sydbank.de

Sydbank
Hvad kan vi gøre for dig

Kurzvorstellung Christian Knop, Jugendwart Kieler Yacht-Club

Text Christian Knop Foto privat



»ICH WÜNSCHE MIR, dass unsere Jugendabteilung nicht nur eine Plattform für das Erlernen des Segelns und den sportlichen Wettkampf bietet, sondern auch einen Raum schafft, in dem Freundschaften geknüpft werden und persönliche Entwicklung gefördert wird.«

Ü

BER MICH: Ich bin 47 Jahre alt, verheiratet und habe einen Sohn und eine Tochter. Ich bin seit 38 Jahren begeisterter Segler und seit 25 Jahren im Kieler Yacht-Club.

Ich habe das Segeln im Optimisten gelernt und die Ferien mit meinen Eltern auf unserem Fahrtenschiff in Dänemark, Schweden und Norwegen verbracht.

In meiner Jugend bin ich 420er, 470er und Contender gesegelt.

Die Leidenschaft für das Segeln hat mich 1998 nach Kiel geführt, wo ich den Beruf des Schiffbauers gelernt habe und seit 2005 als Schiffbauingenieur tätig bin.

Während meiner Ausbildung und Studium war ich in der Schulungsgruppe aktiv und habe dort meine Kenntnisse als Wachführer und Skipper auf verschiedenen Reisen und Regatten ausgebaut und Freunde fürs Leben gefunden.

2012 bis 2021 waren geprägt von One Design Regatten auf der J/80 »Jim«. Heute genieße ich das shorthanded Segeln auf unserer Seascape 27.

Meine Aufgaben:

In meiner Rolle als Jugendwart setze ich mich für den sicheren Ausbildungsbetrieb an Land und auf See ein. Dazu gehören die Führung und Organisation der Jugendabteilung bestehend aus:

- Jüngsten und Regatta Gruppe
- Yachtschule
- Liga Team
- Jugendausschuss

Meine Vision

Ich wünsche mir, dass unsere Jugendabteilung nicht nur eine Plattform für das Erlernen des Segelns und den sportlichen Wettkampf bietet, sondern auch einen Raum schafft, in dem Freundschaften geknüpft werden und persönliche Entwicklung gefördert wird.

Mein Ziel ist es, die Begeisterung für den Segelsport zu wecken und langfristige Bindung an unseren Club zu fördern.

Ich freue mich auf eine spannende Zeit mit unseren jungen Seglern und Trainern und stehe Ihnen jederzeit für Fragen und Anregungen zur Verfügung. ✕

Kurzvorstellung Klaus-Peter Schulz (66), Vorstand Kommunikation

Text Klaus-Peter Schulz Foto privat



»BERUFLICH TUMMELE ich mich seit über 35 Jahren in Marketing und Media.«

ÜBER MICH: Mitte der Siebziger bin ich der Yachtschule beigetreten, Kuh-Reisen gesegelt, das Gefühl von Segeln und Freiheit kennengelernt und Freundschaften geschlossen, die bis heute zu meinen besten zählen. Mein Studium der Politologie und VWL habe ich als Segellehrer in Hamburg an der Alster und beim KYC (Terrestrik- und Gezeiten-Navigation) verdient. Begeistert auf der Alster Star und auf der Ostsee eigene Folkes gesegelt. 1993 habe ich geheiratet und mit meiner klasse Frau Karin bekamen wir einen Sohn. Nun durfte es gern ein größeres Schiff werden, eine Luffe 37, sie liegt heute noch in Strande.

Beruflich tummele ich mich seit über 35 Jahren in Marketing und Media. Ende der 80er Jahre Trainee bei LINTAS, der in den 80er Jahren renommierten Full Service Agentur, in den 90ern Manager Media & Advertising bei Kraft Foods (heute Mondelez), Später CEO der Omnicom Media Group und CEO der BBDO Germany. 2008 Vorstand Sales & Services Pro7Sat.1 Media AG. Heute bin ich Geschäftsführer des Verbandes »Die Mediaagenturen e.V.«

MEIN ENGAGEMENT IM KYC VORSTAND: Der Kieler Yacht-Club gehört zu einer der renommiertesten Marken des Segelsports in Deutschland und global. Der KYC schaut auf eine kaiserliche Tradition bis 1887 zurück, steht heute für Top Leistungsegeln, ist Mitausrichter der Kieler Woche, hat in der Spitze und in der Breite ein Ausbildungsangebot mit einem

Bootspark wie kaum ein anderer Club und vermittelt Freude am Segeln, egal ob für Regatta- oder Fahrtensegler.

DIESE MARKE ZEITGEMÄSS in der Öffentlichkeit zu inszenieren ist meine Aufgabe. Mit dem Mitteilungsblatt haben wir ein klasse Magazin Dank der engagierten Redaktion um Uwe Hollenbach, Ulf Petersen, Sophia Groninger und Dieter Simon (Lektorat). Design und Layout verdanken wir der Designerin Wiebke Christophersen. Das Magazin wäre nicht finanzierbar ohne die unermüdliche Anzeigen Akquise von Sylvia Peters. Carina Wegner kümmert sich super um Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und Digitales, u.a. unsere Webseite, die wir gerade einem Relaunch unterziehen und mit Larissa Uhde haben wir ein super Talent in der Geschäftsstelle. Sie arbeitet gerade an einer Neustruktur unserer Insta-Kanäle. Ich freue mich, mit diesen tollen Menschen zusammen zu arbeiten. ✕

Thorsten Schmidt Präsident des RBSV SH

Text Carina Wegner Foto privat

HERZLICHE GLÜCKWÜNSCHE: Unser Clubmitglied PD Dr. Thorsten Schmidt wurde zum Präsidenten des Rehabilitations- und Behindertensportverbandes Schleswig-Holstein (RBSV SH), gewählt.

»Ich freue mich auf das Amt in einem Verband, in dem der Sport mit all seinen Facetten weiterentwickelt wurde. Ein Verband, in dem das Angebot für Personen mit Behinderung oder nach einer Erkrankung ausgebaut wurde, aber auch ein Verband, in dem auf nationaler und internationaler Ebene sportliche Erfolge erzielt worden sind«, so Thorsten Schmidt.

DER 46-JÄHRIGE, der viele Jahre die Übungsleiterausbildung im Rehasport in Schleswig-Holstein maßgeblich gestaltet hat, ist begeisterter Segler und Förderer des Segler-Verband Schleswig-Holstein (SVSH) und des Kieler Yacht-Clubs. Mit seinem multidisziplinären Team stehen erfahrene, innovative,

sportbegeisterte und engagierte Personen den Vereinen, Ehrenamtlichen und Sporttreibenden zur Seite.



DER RBSV SH betreut 41.000 Sportler*innen in 371 Vereinen und ist der Fachverband für Rehabilitations-, Breiten-, und Leistungssport für Menschen mit Behinderung und von Behinderung bedrohten Menschen im Landessportverband in Schleswig-Holstein

SCHMIDT BETONT, dass gerade Sport und eine körperliche Aktivität in den letzten Dekaden immer mehr an Bedeutung gewonnen haben, da die Evidenz zu den präventiven und rehabilitativen Effekten besser geworden ist. Der RBSV SH als Fachverband des Landessportverbandes hat sich das verbandsübergreifende Ziel gesetzt, dass jede Sportlerin und jeder Sportler ein passendes wohnortnahes Angebot bekommt. *

greifende Ziel gesetzt, dass jede Sportlerin und jeder Sportler ein passendes wohnortnahes Angebot bekommt. *





Für ein gutes Bauchgefühl. EGAL, WO SIE SIND.

Sicherheit für Ihr Zuhause:

SCHLIEßANLAGEN
VIDEOTECHNIK
ALARMANLAGEN
BRANDMELDER

☎ 0431 64 92 20 | ✉ ALARM@GUS-KIEL.DE | 🌐 GUS-KIEL.DE

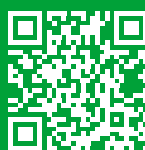


IMMER ALLE NEWS AUF EINEN BLICK

**Alles Wichtige aus Kiel?
Gibt's per WhatsApp.**

THW Kiel, Holstein Kiel und aktuelle Nachrichten –
einfach den passenden Kanal abonnieren und nichts mehr verpassen!

**Jetzt Kanäle
abonnieren!**



Kieler Nachrichten 

WEIHNACHTSFEIERN IM KYC

Das Jahr klingt am schönsten bei gutem Essen, besonderen Momenten und dem Blick auf die Förde aus. Ob festliches Menü, Wintergrillen oder Tischbuffet – wir gestalten Ihre Weihnachtsfeier ganz nach Ihren Wünschen. Unsere Lounge bietet den perfekten Rahmen für Gruppen von 15–30 Personen, exklusiv und mit maritimer Atmosphäre. Für kleinere oder größere Teams finden wir individuelle Lösungen.

Anfragen an:
veranstaltungen@hotel-kyc.de
oder telefonisch 0431 221 899 10



EVENTS IM HOTEL KYC

Ob Hochzeit, Geburtstag, Tagung oder Firmenevent – bei uns feiern Sie direkt an der Kieler Förde! Stilvolle Räume, exzellente Küche, traumhafte Lage – und auf Wunsch gehört Ihnen das ganze Haus.

Anfragen an:
veranstaltungen@hotel-kyc.de



MITGLIEDERVORTEILE

Wir freuen uns, Ihnen exklusive Vorteile in Kooperation mit unserem Hotel anbieten zu können:

- 10 % Rabatt auf reguläre Preise für private Veranstaltungen (mit Mitgliedsnummer) oder Vereins-Events.
- Seglerfrühstück für nur 15 € p.P. (Anmeldung: hallo@hotel-kyc.de | 0431 221 899 10).
- Frühstückszeiten: Mo–Fr 07–10 Uhr | Sa/So & Feiertage 08–11 Uhr.
- Zimmer: 20 % Rabatt auf die Tagesrate.

Wir freuen uns, Sie bei uns willkommen zu heißen!



Veranstaltungstipp im Strandhotel Strande:

23.10.25

MUSCHELDINNER

Mehr Informationen unter:
strandhotel.de



• Segel

Neuanfertigung
und Reparatur

• Persenninge

Neuanfertigung und
Reparatur

• Service

An- und Abschlagen von Segeln

• Rigg

Stehendes und
laufendes Gut,
Rollanlagen
(Neuanfertigung
und Reparatur)

• Reinigung

von Segeln und Persenningen



Der KYC und ich

DIE YACHTSCHULE hat meine Studienzeit sehr bereichert. Segeln ist ein wichtiger Bestandteil in meinem Leben geworden, auf den ich nicht mehr verzichten möchte. Mein so gewecktes Interesse für Wetter und Ozeanbedingungen hilft mir jetzt in meinem PhD sehr.

Text Sophia Groninger **Fotos** Benno Petersen, Justus Hartwig, Lara Völmicke, Sophia Groninger

BEVOR ICH zum Studium nach Kiel kam, war ich immer mal in den Sommerferien ein bisschen mit unse-rem Optimisten herumgesegelt, aber mehr auch nicht. Doch als es um die Wahl eines Studienortes für mein Mathestudium ging, spielte das Segeln schon mit rein: Kiel, am Meer, da kann ich endlich mal richtig segeln lernen, das klingt doch gut! Als erstes belegte ich dazu im ersten Sommersemester (das war 2017) zwei Jollenkurse im Unisport und hatte richtig Spaß dabei. Danach hätte man an der Uni auch weiter in den Yachtbereich gehen können, doch das war zum Glück der

Zeitpunkt, als mich Johannes, ein Freund aus der Uni, das erste Mal zum J/80-Segeln bei der Yachtschule mitnahm. Kurz darauf folgte die erste Sommerreise: eine Woche Dänemark auf der Elan31 »Tilo«, mit netter Gesellschaft (Toni, Karo, Johannes, Vincent und Malte), super Stimmung und wunderschönen Zielen.

OBWOHL ICH ALLE meine Sommerferien in Dänemark an der Ostsee verbracht hatte, war ich begeistert von Marstal, Bagø und anderen Orten, die man mit dem Auto nicht so schnell erreicht. Damit war es um mich geschehen, und ich startete voller Motivation in die erste Saison mit Winterarbeiten in der Yachtschule. Gleich Himmelfahrt folgte die nächste Tour, im Sommer weitere und im Herbst dann schon der SpoBo. Im Sommer 2019 ging es dann auf die erste Kuhreise, von Plymouth nach Kiel, mit Stefan Kunstmann als Skipper. Dort lernte ich nochmal viel über Tidennavigation und Wetter, und mein Ehrgeiz wurde weiter geweckt. Ich bestand die SKS-Prüfung





im Herbst. Außerdem wurde das Amt als Pressewartin der Yachtschule frei, und ich nahm die Möglichkeit gerne an, im Vorstand mithelfen zu können. Durch Corona waren leider auch unsere Segelmöglichkeiten im kommenden Sommer eingeschränkt, aber im Sommer 2021 wurde ich endlich Elan-Skipperin – erstes Ziel: ein Wochenende in Marstal. Es folgten weitere Regatten und Reisen auf verschiedenen Booten, und ich interessierte mich immer mehr für Taktik und Wetterkunde.

LANGSAM NÄHERTE SICH auch mein Mathematik-Studium dem Ende und ich suchte für meine Masterarbeit nach einer Möglichkeit, die Theorie mit einem spannenden Anwendungsbereich zu verbinden. Als ich einen Professor fand, der sich mit dem mathematischen Modellieren von chemischen Prozessen im Ozean beschäftigt, war ich begeistert: bei all der Zeit, die ich inzwischen auf dem Meer verbrachte, schien mir das ein sehr gutes Thema! In meiner Masterarbeit beschäftigte ich mich also mit den numerischen Methoden in so einem Ozeanmodell. In die letzten Wochen der Bearbeitung fiel noch eine turbulente Nordseewoche mit Rund Skagen als Wachführerin auf der Kuh (sonst würde es ja langweilig werden, immer so am Schreibtisch). Und für nach der Abgabe hatte ich mir ein großes Projekt vorgenommen: eine Runde um die östliche Ostsee mit der Elan. Die drei Monate waren eine tolle Zeit, in der ich als Skipperin wirklich viel gelernt habe, und mal wieder viel Spaß mit netter Crew hatte – meiner Cousine Laura, die die ganze Zeit dabei war, Merle, den Laras, Till, Christian und auch meiner Schwester und meinem Vater, die einspringen durften, als noch Platz war.

NACH ABSCHLUSS DES STUDIUMS wieder die große Frage: Was will man für die Zukunft, und wo soll das sein? Ein Praktikum in der Schweiz in der Schnee- und Lawinenforschung zeigte mir zwei Dinge: Ich habe Lust auf Forschung, am liebsten im Wetter-, Meeres- oder Klimabereich – und ich will zurück ans Meer, das Segeln fehlte mir zu sehr, auch wenn ich Wandern und Ski fahren ebenfalls toll finde!

MIT DEN EINDRÜCKEN einer wunderschönen Oslo-Kuhreise im Kopf (wieder mal mit vielen guten Freunden zusammen), begeistert von der Kombination aus Wandern und Meer, suchte ich in Norwegen nach Jobs, und fand eine PhD-Stelle in Bergen. Es ging um die Wellenverhältnisse um Norwegen, wann die Wellen in Nordsee, norwegischer See und Barentssee besonders hoch werden und wie man das besser vorhersagen kann. Auch wenn unsere Skagerrak-Kreuzung damals sehr ruhig gewesen war: darunter konnte ich mir etwas vorstellen und fand das Thema spannend. Im Vorstellungsgespräch erzählte ich von meiner Liebe zum Segeln, meinem Interesse für Wetterkarten und Navigation – und bekam den Job.

MIT DER KUHREISE nach Oslo als einzigem Eindruck von Norwegen (und, soweit ist klar, Bergen und Oslo unterscheiden sich nicht nur klimatisch) packte ich also das Auto voll und mein Vater und ich machten uns mit der Fähre auf den Weg nach Bergen. Vom Wasser aus gesehen war der erste Eindruck natürlich gleich noch viel schöner: blaue Fjorde, steile Berge drumherum, hübsche Altstadt und alles so schön grün! Noch bevor ich in Bergen angekommen war, hatte ich mich natürlich über die Segelmöglichkeiten informiert, und so dauerte es nicht lange, bis ich als Skipperin im Studentensegelverein auf der Albin Express Studenten das Segeln beibrachte. Etwas andere Strukturen als in der Yachtschule, aber eines haben sie gemeinsam: Nette Leute auf den Booten.

IN KIEL wie auch in Bergen habe ich viele gute Freunde beim Segeln kennengelernt. Es schweißt einfach sehr zusammen, ein gemeinsames Ziel zu haben, Abenteuer zu erleben, an Booten zu arbeiten und zusammen zu kochen. Die gemeinsame Liebe für das Wasser und draußen aktiv zu sein, hilft auch. Segeln in Bergen auf dem Fjord ist gar nicht so anders als in Kiel auf der Förde, musste ich feststellen: Ordentlich Verkehr mit Fähren und Kreuzfahrtschiffen, wenig Welle, aber seltsame Böen, mit denen man sich auskennen muss.

AUCH IN EXETER, wo ich gerade ein Auslandssemester während meines PhDs mache, war der nächste Segelverein schnell gefunden. Dank meiner guten Yachtschulausbildung bin ich ein gern gesehenes Crewmitglied bei den Abendregatten auf dem Fluss Exe und habe wieder sehr nette Leute kennengelernt – und lerne plötzlich noch jede Menge über das Segeln in tidendominierten Gewässern.

DIE YACHTSCHULE und ihre Mitglieder haben meine Studienzeit sehr bereichert. Segeln ist ein wichtiger Bestandteil in meinem Leben geworden, auf den ich nicht mehr verzichten möchte. Mein so gewecktes Interesse für Wetter und Ozeanbedingungen hilft mir jetzt in meinem PhD sehr. Ich freue mich, auch von Norwegen aus Teil der Mitteilungsblatt-Redaktion zu sein und so aus der Ferne mitzubekommen, was im KYC passiert. *

VON 1978 BIS 2008 gab es im Mitteilungsblatt die Rubrik »Der KYC und ich«, in der sich Mitglieder des Clubs selbst vorstellten oder über besondere Ereignisse oder Ehrungen von Mitgliedern berichtet wurde. Auf vielfachen Wunsch wollen wir die Rubrik wieder aufleben lassen. Dazu brauchen wir Ihre Mitarbeit.

WIR WOLLEN die Vielfalt der KYC-Mitglieder zeigen und Raum für interessante Persönlichkeiten und Geschichten bieten. Jeder kann selbst entscheiden, was die Beziehung zum KYC und das eigene Seglerleben ausmacht und davon erzählen.

DIE FOLGENDEN FRAGEN sollen als Anregung dienen, müssen aber nicht beantwortet werden!

- Wieso sind Sie in den KYC eingetreten?
- Wie lange sind Sie schon Mitglied?
- Sind Sie in einer speziellen Sparte aktiv?
- Wieso segeln Sie?
- Was gefällt Ihnen am KYC besonders?
- Mit welchen Booten und wohin segeln Sie am liebsten?
- Was machen Sie außer Segeln gerne?
- Gibt es besondere (Segel-)geschichten, die Sie gerne mit uns teilen möchten? Besonders schöne Törns, aufregende Regatten, spannende Begegnungen,?

FALLS SIE SICH selbst vorstellen können, einen Beitrag zu schreiben oder eine Idee haben, über welches Clubmitglied Sie gerne lesen würden, melden Sie sich doch gerne unter mitteilungsblatt@kyc.de.

Bestattungshaus PAULSEN



Vorsorgeberatung für Ihre Seebestattung in Kiel

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Seebestattungsgenossenschaft (DSBG) bietet unser Bestattungshaus eine spezielle Vorsorge für Seebestattungen in der Kieler Bucht sowie in vielen Seegebieten der Nord- und Ostsee und auch auf allen anderen Meeren der Welt an.

In Ihrer individuellen Bestattungsvorsorge können Sie jeden persönlichen Wunsch und alle organisatorischen Details schriftlich festhalten.



Das Seebestattungsschiff MS Mira in der Kieler Bucht

Wir garantieren dafür, dass alles gewissenhaft und genau nach Ihren Vorstellungen umgesetzt wird – Eine Vorsorge ist später eine große Erleichterung für Ihre Familie.



Vorsorgeberaterin Annemarie Schlomm

Ich berate Sie gern dazu in unserem Bestattungshaus – natürlich kostenfrei und unverbindlich.

Ihre Annemarie Schlomm

Bestattungshaus
PAULSEN

Feldstraße 47 • 24105 Kiel
Telefon 0431 - 57 02 20
www.bestattungshaus-paulsen.de

Ankündigung Runde Geburtstage

Diese Seite ist digital nicht verfügbar.

Wir heißen alle neuen Mitglieder herzlich willkommen!

Diese Seite ist digital nicht verfügbar.

Von den Regattabahnen



Foto: Paul Wyeth RORC

Im Rennen um den legendären Pokal

Der Royal Ocean Racing Club wird 100 und feiert mit The Admiral's Cup 2025. 22 Jahre hat der Wettkampf geruht. Jetzt kann der goldene Pokal erstmals wieder ersegelt werden.

Die Boote starten in Zweier-Teams, KYC-Skipper Dirk Clasens »Ginkgo« (Ginkgo Sailing Team) im Verbund mit Carl-Peter Forsters »Red Bandit« (Bayerischer Yacht-Club).

Gemeinsam stellen sie auf dem Papier das wohl potenteste deutsche Team. Beide Boote wurden mit dem German Offshore Award ausgezeichnet. Die »Ginkgo« erhielt den deutschen Oscar des Hochseesegelns für ihre Teilnahme am Rolex Fastnet Race – Cherbourg 2023, die »Red Bandit« als aufstrebendes Team schon 2023. 2024 gewann sie das Rolex Middle Sea Race. → Mehr dazu auf Facebook und Instagram, unter Kieler Yacht Club, am 19.07.2025



Foto: Lars Wehrmann, DSV

Anna Barth beim SailGP – Die Steffi Graf des Segelns

Der SailGP ist das spektakulärste Segelrennen der Welt. Anna Barth ist die Strategin an Bord und einzige Frau im deutschen Team. Doch nicht nur das macht sie so besonders.

Ein Strand, ein Stock, drei Steine. Anna sitzt im Sand, die blonde Mähne hochgesteckt und eine polarisierende Sonnenbrille auf der sommerbesprossenen Nase. »Das ist die Startbox.« Mit einem angespülten Ast zieht sie die Linien. »Hier müssen wir solange kreuzen, bis die TTK, die Time to Kill, auf null läuft. Dann mit Vollspeer über die Startlinie zur ersten Wendemarke.« Der Stock tippt auf einen Stein. Möglichst innen fahren! Wer als Erster an der Tonne ist, hat das Recht zur Halse. Schwungvoll lässt sie ein Holzstück durch den Sand um den Stein driften...

→ Mehr dazu auf www.stern.de, unter »Sport«, am 30.07.2025



Foto: Felix Diemer

Rückschläge – aber der Kurs liegt wieder an!

Die ersten sieben Monate dieses Jahres waren für Frederik und Per Schwall die wahrscheinlich schwierigsten und turbulentesten ihrer bisherigen Segelkarriere. Nachdem bei Frederik im Februar eine schwere Rückenverletzung diagnostiziert wurde, musste Per die beiden World Cups in Palma und Hyères mit einem Ersatzpartner segeln.

Mit einer großen Menge an ersten Erfahrungen im Senioren-Fleet der olympischen 49er-Klasse kam Per im Mai zurück nach Kiel, wo die Beiden dann endlich wieder gemeinsam trainieren konnten. → Mehr dazu auf Facebook und Instagram, unter Kieler Yacht Club, am 15.08.2025

Deutsche Junioren Segel-Liga

Zweiter Tag in Kiel. 8 Flights (24 Rennen) sind durch. Der NRV steckt den zwischenzeitlichen Platz 7 im 5 Flight mit 3 weiteren Tagessiegen locker weg und führt in Kiel deutlich vor dem Münchner Yacht-Club, dem Bayerischen Yacht-Club und dem Gastgeber Kieler Yacht-Club. Der Spieltag in Kiel wird hier gegen 16:30 zu Ende sein.

By the way, toller Abend gestern im LOKYC, der KYC Gastronomie in Strande. Thanks. Die Ergebnisse weiter unter www.hnv.sapsailing.com.

→ Mehr dazu auf Facebook und Instagram, unter Kieler Yacht Club, am 24.08.2025



Krönender Abschluss: Ole Schweckendiek wird erneut U21-Weltmeister im ILCA 7

Mit einem Vorsprung von zehn Punkten sichert sich Ole Schweckendiek aus dem Nachwuchskader des German Sailing Teams den Weltmeistertitel im olympischen ILCA 7. Bei der U21-Weltmeisterschaft in der Dublin Bay setzte er sich gegen 140 internationale Konkurrenten durch. Nach dem Doppelerfolg in der U19- und U21-Wertung 2022 sowie dem WM-Titel in der U19-Klasse 2023 ist das bereits der vierte internationale Titel für den Segler des Kieler Yacht-Clubs.

→ Mehr dazu auf Facebook und Instagram, unter Kieler Yacht Club, am 30.08.2025

Clipper Round the World Yacht Race

Heute startet das Clipper Round the World Yacht Race: 40.000 Seemeilen. 8 Etappen um die Welt. An Bord unser Clubmitglied Philip Wilstrup.

→ Mehr dazu auf Facebook und Instagram, unter Kieler Yacht Club, am 31.08.2025

Next Generation Boating – Start Globe40 – Prolog 4. September

Jetzt geht's los! Letzte Vorbereitungen wurden bereits gestern abgeschlossen, heute noch das Start Briefing am Vormittag und dann steht dem Start des Prologs zur Globe40, der Weltumsegelung in 6 Etappen im Racemodus, nichts mehr im Weg. Der Prolog führt Melwin und Lennart über eine Strecke von ca. 900 Seemeilen von Lorient La Base durch die Biscaya, vorbei am Kap Finisterre entlang der portugiesischen und spanischen Küste nach Cádiz, Spanien.

→ Mehr dazu auf Facebook und Instagram, unter Kieler Yacht Club, am 04.09.2025



LINJETT

— YACHTS —



Ein Sommer in Schweden

Deine Linjett 39:



linjett.se/de

Rosättra Båtvärv AB
Rosättra Varvsväg 57
761 76
Norrtälje
SWEDEN

Neues aus dem Performance Team

Schwall-Brüder – Einstieg in den 49er

Text Per und Frederik Schwall Fotos Felix Diemer/DSV

NACH UNSERER ERFOLGREICHEN SAISON 2024 im 49er FX sind wir hochmotiviert in unser Winterprogramm gestartet. Um von Anfang an internationale Trainings zu ermöglichen, sind wir zunächst auf eigene Faust zum Hotspot nach Vilamoura/Portugal gefahren. Dort haben wir drei effektive Trainingsblöcke zwischen Ende Oktober und Anfang Januar inklusive der Teilnahme an dem Vilamoura GrandPrix absolviert. Das Wetter ermöglichte eine optimale Ausbeute an Wasserzeit.

UM EINE BESTMÖGLICHE VORBEREITUNG für 2025 zu erreichen, haben wir von drei Toptrainern und deren eigener olympischer Erfahrung im 49er profitieren können. Wir bedanken uns bei: Victoria Jurczok – Olympiateilnehmerin Rio 2016 49er FX für Deutschland, Hernan Umpierre – Olympiateilnehmer Marseille 2024 49er für Uruguay, und Linov Scheel – Vize Junioren Weltmeister 2018 im 49er.

Eine Menge Wasserzeit, viele Trainingsrennen und qualitativer Input sollten uns auf den ersten Worldcup in Palma de Mallorca vorbereiten. Jede freie Minute haben wir auch zuhause genutzt, um die nötigen athletischen Voraussetzungen zu schaffen. Doch dann kam der Schock: bei Frederik wurde im Februar eine Verletzung der Bandscheibe diagnostiziert. Diese zog eine notwendige Pause von zumindest zwölf Wochen nach sich, um die vollständige Ausheilung zu ermöglichen. Nach kurzem Abwägen war dann schnell klar: Gesundheit geht vor. Und für Per musste ein Ersatzpartner gefunden werden.

Dank der spontanen Zusage von Lennart Tolzmann konnte Per an den großen Frühjahrs-Worldcups Princess Sofia Trophy und Semaine Olympique d'Hyères teilnehmen und wichtige neue Erfahrungen und Wasserstunden sammeln.

IN DER VORBEREITUNG auf die Princess Sofia Trophy erreichte uns die traurige Nachricht des plötzlichen Todes unseres langjährigen Wegbegleiters und DSV-Stützpunktleiters Hendrik Ismar. Seine Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und Kompetenz wird uns in Erinnerung bleiben.



DIE GROSSZÜGIGE UNTERSTÜTZUNG durch den Kieler Yacht-Club und die Kieler Sporthilfe ermöglichte uns in diesem Frühjahr den Kauf eines gebrauchten, aber fast neuwertigen Rumpfes für die anstehenden Zielwettkämpfe der Saison. Zudem wurden wir für unsere Leistungen in 2024 (Junioren Europameister) mit dem Bruno Splieth Gedächtnispreis des KYC ausgezeichnet – wir fühlen uns sehr geehrt. Der Erfolg der vergangenen Saison ermöglichte uns gleichzeitig die Aufnahme in den NK1 Kader des Deutschen Seglerverbandes für 2025.

SEIT ANFANG MAI haben wir unser gemeinsames Training in Kiel wieder begonnen, um uns zunächst auf die Kieler Woche und nachfolgend auf die Junioren Weltmeisterschaft in Rungsted/Kopenhagen (30. Juli bis 03. August 2025) vorzubereiten.

WIR BEDANKEN UNS sehr bei unseren hauptverantwortlichen Trainern Max Groy (DSV) und Thomas Berg (SVSH), sowie bei Martin Lutz (Leiter des KYC-Performance Teams) für ihren besonderen Einsatz und ihre Unterstützung im Rahmen unseres Einstiegs in die 49er-Klasse. ✕



Race to LA28 – Newsletter April/Mai und Juli 2025

Text/Fotos Alica Stuhlemmer

Von Gardasee-Grau zum Ostsee-Sommer und meinem ersten Garda Opti Meeting

Knapp eine Woche nach dem Ende der Princess Sofia Trophy führte mich meine IQFoil-Reise weiter Richtung Süden, an den Gardasee. Die Autofahrt war malerisch: verschneite Berge, strahlender Sonnenschein. Ein gutes Omen für zwei intensive Trainingswochen, bevor das Training in Kiel beginnen sollte.

Doch schon am Brenner begann es zu regnen. Ich kannte die Vorhersage. Kurz hatte ich sogar den Gedanken, einfach umzudrehen, noch bevor ich richtig losgelegt hatte. Denn wie jedes Mal, wenn ich zum Gardasee fahre, regnet es. Wirklich. Jedes Mal.

Dabei ist der Gardasee eigentlich ein Traum für Segler. Ein See, der durch sein thermisches Windsystem fast verlässliche Bedingungen liefert. Sobald die Sonne scheint, weht entweder die Ora oder der Peler, pünktlich wie ein Uhrwerk. Nur: Bei Regen funktioniert das System nicht. Und so haben wir viele Tage bei regnerischem Nicht-Gardasee-Wetter verbracht und mehr auf Wind gewartet, als mir lieb war.

Trotzdem hatte ich einige richtig gute Trainingstage mit spürbaren Fortschritten. Aber ich muss ehrlich sein. Ich hatte mir insgesamt mehr erhofft.

Zurück und in die Zukunft

Was mich wirklich gefreut hat: Zeitgleich fand die größte Opti-Regatta der Welt statt – die Lake Garda Opti Trophy. Es war großartig, viele Freunde aus meiner Jugendsegelzeit wiederzusehen, die heute als Trainer dort sind. Gleichzeitig war es auch meine erste Garda Opti Trophy. Denn als Kind durfte ich selbst nie an der Regatta teilnehmen. Umso besonderer war es, jetzt als Erwachsene vor Ort zu sein und Zeit mit einigen der Opti-Kids zu verbringen.



ES WAR ein echtes Highlight, in so viele leuchtende Kinderaugen zu schauen und mit Menschen in Kontakt zu kommen, die die gleiche Leidenschaft fürs Segeln teilen. Diese Begegnungen haben mir gezeigt, wie viel Energie darin steckt, wenn man seine eigene Geschichte weitergeben kann. Und wie viel Energie auch mir das zurückgibt. Zu sehen, aus welcher puren Freude und angetrieben von wahnsinnig großen Träumen wir alle mal angefangen haben. Solche Momente sind im Alltag selten. Ich habe sie in vollen Zügen genossen.

In 8 Jahren ein Sommer zu Hause

Mittlerweile bin ich wieder zurück in Kiel und die ersten Einheiten auf der Ostsee liegen hinter mir. Ich erinnere mich noch gut, wie groß mir vor sieben Monaten die Wellen bei Ostwind vorkamen. Wie schwierig sich eine Halse bei flachem Wasser angefühlt hat. Und





wie unmöglich bei Welle. Allein das Wenden durch die enge Hafeneinfahrt hat mich damals völlig gestresst. Und auch gut doppelt so lange gebraucht. 20 Minuten. Heute sind es sechs bis acht.

Ich fahre teils einarmig und ziemlich entspannt aus dem Hafen. Befestige noch meine Garmin-Uhr an der Schwimmweste. Mache mein Trapez richtig zu. Es ist einfach eine ganz andere Welt.

Ausblick und Einblick

Knapp sechs Wochen bleiben bis zur Weltmeisterschaft in Aarhus. Die nächsten Tage und Wochen werden geprägt sein von viel Training. Auf dem Wasser und an Land. Wer denkt, die Zeit zuhause wird entspannt, der hat sich verrechnet. Es ist so einfach, viele, viele Stunden im Training oder am Schreibtisch zu verbringen, denn alleine ist so eine Kampagne eine ganze Menge mehr Arbeit. Also werde ich mich auch immer wieder daran erinnern müssen, mir bewusst Pausen zu gönnen. Und etwas Ruhe einkehren zu lassen.

Ich komme langsam an den Punkt, an dem ich genug Gefühl und Routine auf dem Board habe, dass auch die Feinheiten des Materials mehr und mehr eine Rolle spielen. Eine der Aufgaben in den nächsten Wochen wird sein, mein Material für die Weltmeisterschaft auszuwählen. Meine Auswahlmöglichkeiten sind im IQFoil natürlich noch nicht so groß wie im Nacra, trotzdem geht darum, das bestmögliche Setup zu finden und es so vorzubereiten, dass ich bei der WM selbstbewusst in die Rennen gehen kann und weiß, wie ich wann aus meinem Material das Beste rausholen kann.

Vor der WM steht mit den IQ Foil games in Kiel – während der Kieler Woche – allerdings noch ein anderes Highlight an. Aber dazu im nächsten Newsletter mehr.

Let's go racing!

Der Juni war zäh. Ich hatte mir so viel vorgenommen für die Zeit zu Hause. Ich wollte intensiv trainieren, Fortschritte machen, den Fokus voll auf die WM legen. Aber mein Körper hatte offenbar andere Pläne. Ich arbeite immer noch daran herauszufinden, warum mein Körper gerade weniger Energie hat als sonst, und trotzdem sind mit dem Juni und Juli zwei aufregende und sehr lehrreiche Monate zu Ende.

Das Mordkomplott vom Helga Cup

Nach drei intensiven Tagen »WM-Revier-Training« in Aarhus ging es direkt weiter: Mitte Juni sind wir beim Helga Cup in der J/70 gestartet, gemeinsam mit den frisch gebackenen Europameisterinnen Hanna Wille und Marla Bergmann sowie Laura Bo Voss aus dem MSC Liga Team.

Es war super cool, mal wieder auf einem Boot zu sitzen und mit den Mädels Regattaskills auszutauschen, voneinander zu lernen und uns gemeinsam weiterzuentwickeln. Durch unseren guten Start in die Regatta wurden wir von den anderen Teilnehmern schnell vom »Nordkomplott« (unser eigentlicher Teamname) zum Mordkomplott umbenannt, umso amüsanter war das für alle Zuschauer des Livestreams am Sonntag. Am Ende steht übrigens ein zweiter Platz auf der Ergebnisliste, mit dem wir durchaus zufrieden sind.

Kieler Woche

Die Woche darauf bin ich mit rund 25 internationalen Mädels auf dem Ostufer (Stein/Wendtorf) in die Kieler Woche iQFOiL Games gestartet. Besonders die letzten beiden Regattatage hatten es in sich. 9 Rennen bei 30kn+ waren großartiges Starkwindtraining. In Aarhus zwei Wochen zuvor hatten wir auch einen solchen Tag, bei dem es mir nicht einmal möglich war, um den Kurs zu fahren. Während der Kieler Woche wurden meine Ergebnisse dann von Rennen zu Rennen besser. Viele gelungene Starts und gute Platzierungen an der ersten Luvtonne legten die Grundlage für Gesamtplatz 11. Und damit ist mein Fortschritt zum ersten Mal auch auf der Ergebnisliste erkennbar.

Wie war die WM?

»Wie war die WM? Bist du zufrieden«? Ist wahrscheinlich die meistgestellte Frage der letzten Tage. Und die Antwort ist: Es war guuuut.

Ich habe enorm viel gelernt. Über mein Material und die Abläufe der Equipmentkontrolle bei Meisterschaften, über die physischen und mentalen Anforderungen des IQ Foils, über Strategie und Taktik und über mich selbst.

Immer mehr Bewegungsabläufe fühlen sich natürlicher an, das Board wird langsam ein vertrauterer Element unter meinen Füßen, ich kämpfe weniger gegen



das Material und beschäftige mich dafür mehr mit dem Wie und Warum auf dem Regattakurs. Natürlich weiß ich auch: Im Handling habe ich noch große Defizite. Es braucht noch viele Stunden, bis ich mein Board so präzise und effizient um die Bahn fahren kann, wie viele andere in der Flotte.

Und trotzdem, acht Monate nach meinem Umstieg, kann ich sagen: Ich bin zufrieden und glücklich.

Es ist Wahnsinn, wie sehr einen dieses Surfbrett fordert, physisch und mental. Körperlich ist es ein ganz anderes Level als jede andere Segeldisziplin, die ich bisher erlebt habe. Und gleichzeitig ist da immer ein mentaler Druck, der anders ist, als ich ihn gewohnt bin: Du stehst an Land bei Flaute und 30 Minuten später bist du auf dem Wasser und schon in der Startphase für dein nächstes Rennen. (Im Segeln sind 60 Minuten üblich.) Welches Rennformat (Slalom, Upwind Slalom oder Course Racing) du fährst, weißt du erst seit 15 Minuten.

Es bleibt keine Zeit zum Nachdenken, kaum Zeit zum Vorbereiten. Du musst dich auf deine Arbeit aus dem Training verlassen und in Sekundenbruchteilen Entscheidungen treffen, die den Ausgang des Rennens komplett verändern können. Diese Entscheidungsdichte und ihre Tragweite beeindruckt mich immer wieder, und es zeigt, wie viel Klarheit und Konzentration diese Klasse von allen Athletinnen und Athleten auch in hohen Herzfrequenzbereichen verlangt.

Top 5 Ergebnis zum Abschluss

Dass meine Lernkurve während der WM riesig war, hat sich nicht nur im Gefühl, sondern auch im Ergebnis gezeigt: Ich habe mein letztes Rennen mit einem fünften Platz beendet. Das war ein ziemlich guter Abschluss für diese erste Weltmeisterschaft im IQ Foil.

Mein Weg in den letzten Wochen war geprägt von großartiger Unterstützung, was mit Sicherheit maßgeblich für die Lernkurve verantwortlich ist. Zur Kieler Woche hatte ich mit Laerke Buhl-Hansen eine Dänin und ehemalige IQ Foilerin an meiner Seite. Gemeinsam haben wir auch in Aarhus die WM weiter vorbereitet. Während der WM hatte ich das wahnsinnige Privileg, mit unserem Cheftrainer Dom Tidey zu arbeiten, der bis zum letzten Jahr Bundestrainer der IQ Männer war und mit Basti Kördel 2022 den WM-Titel im IQ Foil feiern konnte.

Die Inputs, Denkanstöße und Learnings aus dieser Zeit sind unglaublich wertvoll. Und genau darauf freue ich mich schon wieder riesig: all das umzusetzen.

Ich danke euch allen für das Lesen, Mitfiebern und die Unterstützung, die ich für meine Reise erfahre.

Bis bald auf dem Wasser & an Land. ✱

WEIL DU ERST DRAUSSEN RICHTIG ANKOMMST



TAUSEND GRÜNDE,
EIN PARTNER

PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN

Heimrevier, Teamgeist und Rückenwind: KYC startet engagiert in die Bundesliga-Saison

Text Jonas Rohwer Fotos DSBL/Sailing Energy

Schilksee, 11. Mai 2025 – Auftakt nach Maß? Nicht ganz. Doch was das Bundesliga-Team des Kieler Yacht-Clubs an diesem Wochenende auf der Kieler Außenförde gezeigt hat, war Kampfgeist, Leidenschaft – und ein starker Schlussspur, der Mut macht für die Saison.

DER ERSTE SPIELTAG der 2. Segel-Bundesliga begann am Freitag mit herausfordernden Bedingungen: ablandiger Wind, Dreher, Leichtwindphasen. »Da war jedes Rennen eine taktische Gratwanderung«, sagt Paul Kübel, der als Taktiker an Bord agierte. Der Samstag brachte kaum Entlastung – dafür längere Wartezeiten auf Wind. Doch unser Team blieb fokussiert, nutzte die wenigen Rennen geschickt und arbeitete sich Stück für Stück nach oben.

AM SONNTAG DANN: der erlösende Wetterwechsel. Sonne, Druck in den Segeln – und ein Kieler Team, das endlich zeigen konnte, was in ihm steckt. Steuermann Moritz Peitzner steuerte das Boot mit sicherer Hand durch die Wellen, Trimmer Niklas Schubert und Vorschiffsmann Jonas Rohwer sorgten für Präzision und Geschwindigkeit. In den letzten drei Rennen ließ das KYC-Team nichts mehr anbrennen – mit drei aufeinanderfolgenden 1. Plätzen in den letzten drei Rennen segelte man sich eindrucksvoll zurück ins vordere Mittelfeld.

»Wir wussten, dass wir im Laufe des Wochenendes stärker werden würden. Umso schöner, dass wir das am Finaltag auf dem Wasser zeigen konnten – und das vor heimischem Publikum!«, so Jonas Rohwer.



AUCH ABSEITS DES WASSERS zeigte sich, was das Team des Kieler Yacht-Clubs ausmacht: Zusammenhalt, Freude am Sport und die Lust, gemeinsam zu wachsen. Die Stimmung im Team ist bestens – das Ziel, sich in dieser Saison konstant unter den besten zehn Clubs zu etablieren, bleibt fest im Blick.

DIE NÄCHSTE CHANCE zur Revanche folgt schon bald: Vom 23. bis 24. Mai geht es auf der Kieler Innenförde weiter – erneut mit Heimvorteil. ✕



Der neue Audi Q3.

Designed für das Leben.
This is Audi.



Den neuen Audi Q3 können Sie ab dem 24. Oktober im Audi Zentrum Kiel erleben.

Audi Zentrum Kiel

Schmidt & Hoffmann Exclusiv GmbH
Gutenbergstraße 84-86, 24118 Kiel, Tel.: 04 31 / 54 44 6-0, www.audi-kiel.de



Audi
Zentrum Kiel

schmidt&hoffmann
mobilität

FIRMENICH YACHTVERSICHERUNGEN



**PERSÖNLICH
SICHER
UNKOMPLIZIERT**

firmenich-yacht.de

DIE WASSERSPORT-PROFIS



**Yachtwerft
Klemens**



In unserem Meisterbetrieb bieten wir Ihnen nicht nur kompetenten Service, eine Marina mit 220 Liegeplätzen, ein Winterlager mit 6000 m² Hallenlager, sondern auch persönliche Beratung.

- moderner ★★★★★ Yachthafen, 50 m vom Ostseestrand
- Winterlager mit CE-zugelassenen Lagerstellen
- 25 t Kran und Transportsystem
- Umbau und Reparatur von Holz- und Kunststoffschäden
- Motoren-, Elektro-, Gas-, Wasserinstallation und -Wartung
- Farb- und Naturlackierungen
- Osmose- und Kunststoffoberflächenbehandlung
- spezielle Innenausbauten aus Edelhölzern
- Rigg-Arbeiten und Nachrüstung von Beschlägen
- Bug- und Heckstrahlruder-Einbau
- Stabdeck – klassisch verleget oder Refit
- Mastervolt-Generator- und Ladetechnik-Einbau
- offizielle Najad und Sunbeam Servicestation
- offizielle Malö und Arcona Servicestation

Yachtwerft Klemens GmbH

Am Kai 25 • 23775 Großenbrode • Telefon 0 43 67 / 99 90 77 • Fax 0 43 67 / 99 90 76
Internet: www.yachtwerft-klemens.de • E-Mail: info@yachtwerft-klemens.de



YES

YES-REGATTA TROTZT DEM WETTER und feiert eine gelungene Generalprobe für die Kieler Woche – Volles Programm für 450 Segelteams trotz spätem Start **Text** Ralf Abratis **Fotos** Christian Beeck, www.segel-bilder.de

SONNABEND: Kälte, Flaute, Dauerregen! Sonntag: nachlassende Schauer und aufkommende Brise! Montag: Traumbedingungen mit Sonne und Wind! Der norddeutsche Sommer zog über Pfingsten alle Register, lieferte den rund 450 Teams der YES-Regatta (Young Europeans Sailing) vor Kiel-Schilksee nach spätem Start aber noch die Chance auf ein pralles Segelprogramm. Sechs bzw. sieben Rennen brachten die Regattateams um die beiden Obersten Wettfahrtleiter Stephan Uden/Andreas Knospe für die sieben Bootsklassen über die Bahn. Als Vorbote der Kieler Woche sendete die YES-Regatta damit die Botschaft, dass das Kieler Revier selbst in schwierigen Wetterbedingungen funktioniert. Die Erfolge wurden weit in Europa verteilt. Neben den Deutschen standen auch Athleten aus Dänemark, Frankreich, Norwegen und der Ukraine auf dem Siegerpodest.

Sonne, blauer Himmel und Wind sorgten am Montag für Traumbedingungen bei der YES-Regatta.

MIT SPANNUNG ERWARTET wurde auf der Bahn der olympischen Ilca7 das Comeback von Philipp Buhl. Und der 35-jährige Allgäuer, der für den NRV Hamburg startet, bewies mit einem souveränen Sieg seine außergewöhnliche Klasse. Nach Olympia im vergangenen Jahr hatte er das Boot eingemottet und erst jetzt wieder auf den Kurs geschoben. Mit lediglich acht Trainingseinheiten in den vergangenen Tagen stellte sich der Weltmeister von 2020 dem Duell mit der jungen, nationalen Konkurrenz.

»Das Gefühl auf dem Boot war besser als gedacht, auch wenn ich teilweise etwas hüftsteif war und hier und da mal Druck in der Wade gespürt habe«, berichtete Buhl nach den vier Rennen am Sonntag. »Körperlich bin ich sicherlich noch nicht so dabei wie die Jüngeren, muss erst wieder den Rücken an die Belastung gewöhnen. Auch seglerisch hat mir der eine oder andere aktuell etwas voraus. Aber es funktioniert. Und das Gesamtpaket ist bei mir vielleicht das kompletteste.«

DEN BELEG DAFÜR lieferte Buhl mit einer Serie von Top-Resultaten. »Die Windbedingungen waren allerdings nicht einfach. Bei dieser Windrichtung kann man auf der Förde nicht alles sehen. Manchmal kommt eine Böe etwas überraschend aus dem Busch.« Doch den Blick für Wind und Wellen hat Buhl, der vor zwei Wochen bei den German Open der Moth-Segler auf Platz zwei gesegelt war, nicht verloren. Seiner Konstanz von ersten und zweiten Plätzen konnte niemand folgen, so dass der dreimalige Olympia-Teilnehmer seinen Wiedereinstieg mit dem Sieg bei der YES-Regatta feierte. »Ich bin zuversichtlich, dass ich damit auch zur Kieler Woche in die Top-15, vielleicht sogar ins Medal Race fahren kann.«





EIN GUTER AUFTAKT war die YES in die kommende Olympia-Phase, in der Buhl eine spannende deutsche Ausscheidung erwartet: »Wir haben eine super starke, junge Gruppe – mit Julian Hoffmann, Ole Schweckendiek und Justin Barth.«

Während sich Hoffmann, der beste Deutsche bei der vergangenen Weltmeisterschaft, zur YES-Regatta einige Patzer erlaubte, zeigte der Kieler Ole Schweckendiek zumindest bei den leichteren Winden am Sonntag, wie dicht er dem erfahrenen Buhl schon ans Heck gerückt ist. Als Führender des Klassements ging der 20-jährige Kieler in den Montag, musste dann aber die Überlegenheit von Buhl anerkennen.

DOCH ALS GESAMTZWEITER durfte sich Schweckendiek auch über eine Goldmedaille freuen. Er gewann überlegen die Deutsche Juniorenmeisterschaft der U21-Segler, die im Rahmen der YES-Regatta ausgesegelt wurde. »Insgesamt bin ich zufrieden, am Sonntag war es sogar richtig gut. Das Racen hat Spaß gemacht, vor allem wenn man gegen Philipp Buhl antreten kann – also gegen jemanden, wo man gern mal hin will«, sagte Schweckendiek. Der Youngster weiß, woran er noch arbeiten muss: »Erfahrung sammeln, um in jeder Situation den Überblick zu behalten und immer zu wissen, was man tun muss.« Hinter Schweckendiek komplettierte der Berliner Nico Naujock (VSaW) das Podium.

DER DEUTSCHE JUNIORENTITEL bei den Ilca6-Frauen ging an Mirja Dohle (SV Grossenheidorn). Die 18-jährige Schülerin aus Wunstorf legte die Basis dafür mit der Serie 2, 2, 1, 8 am Sonnabend. Bei den stärkeren Winden am Sonntag konnte sie diese Resultate zwar nicht wiederholen. Am Ende reichte es aber, um nicht nur die Konkurrenz der Gleichaltrigen hinter sich zu lassen, sondern sich auch denkbar knapp bei Punktgleichheit den Gesamtsieg der YES vor Pia Conradi (Duisburger YC) zu sichern. Conradi hatte bei der vergangenen Weltmeisterschaft in Qingdao/China noch als beste Deutsche gegläntzt. Auf Rang drei landete die Rostockerin Hannah Anderssohn. »Die Regatta war anstrengend in tricky Bedingungen. Man musste sich immer auf die Basics besinnen, die Augen offen halten und

↖ Mit drei Siegen in den sechs Wettfahrten und dem Gesamtsieg legte Philipp Buhl ein beeindruckendes Comeback im ILCA7 hin.

↑ Am Sonntag bot Ole Schweckendiek Altmeister Buhl Contra, doch am Montag musste er dessen Überlegenheit anerkennen.

einfach fahren«, berichtete Dohle. Und weiter sagte sie: »Für mich ist die YES wie auch die Kieler Woche Training für die Europameisterschaft. Da will ich in meiner Altersklasse, der U19, gern in die Top-Ten.«

BEIM MÄNNLICHEN NACHWUCHS in der Ilca6-Klasse gab es einen Drei-Nationen-Wettstreit. Am Ende setzte sich der Däne Mads Wegener vor dem Ukrainer Semen Khashchyna und dem Düsseldorfer Levian Büscher durch. Büscher trotzte dabei einer Disqualifikation gleich im ersten Rennen. Innerhalb der letzten fünf Minuten vor dem Start hatte er Kontakt zum Trainerboot. Dabei befreite er sich zwar nur von seiner Jacke, kassierte dafür aber die volle Punktzahl. Als bester Deutscher arbeitete er sich aber noch bis auf den Bronzerang vor.

FÜR DIE UKRAINER sind Regattateilnahmen vor Kiel inzwischen fest im Kalender. Seit drei Jahren sind sie europaweit auf Regatten unterwegs. Beim Ausbruch des Krieges waren sie gerade im Trainingslager, sind seitdem nicht mehr in die Heimat zurückgekehrt. »Wir leben mit der Familie derzeit in Kroatien. Mein Vater ist mein Trainer. Nur meine Mutter reist manchmal in die Ukraine zurück. Gerade jetzt ist sie in unserem Heimatort Wyshgorod in der Nähe von Kiew«, berichtete Semen Khashchyna.

IN DER MÄNNLICH-WEIBLICH GEMISCHT gesegelten Konkurrenz der Ilca4 mussten sich die Jungs den stärksten Mädchen geschlagen geben. Johanna Brinkmann (YCL vom Biggensee) setzte sich vor der Hamburgerin Cassandra Jansch (MSC) durch. Auf Platz drei folgte Nick Lahme vom NRV Hamburg. Vater Klaus Lahme, Clubmanager des NRV Hamburg, wunderte sich: »Nick spielt eigentlich Basketball, segelt nur nebenbei. Seit September letztes Jahr war er nicht mehr auf dem Boot. Vielleicht sollten wir die Sport-Prioritäten noch einmal überprüfen.«



↑ Die 18-jährige Mirja Dohle setzte sich gegen die WM-erfahrene Konkurrenz durch.

➤ David Plettner/Moritz Aigner sicherten sich als beste Deutsche im 29er Platz zwei zur YES.

IM 29ER HATTEN sich die Kieler Hanno Rix/Maximilian Reuner die Wiederholung ihres Vorjahressieges auf die Fahne geschrieben. Vor Jahresfrist hatten sie mit einer souveränen Serie gewonnen. Doch diesmal war die Konkurrenz härter. Die Norweger Nicklas Holt/Philip Forslund fanden den besten Weg durch die drehenden Winde, holten sich mit vier Siegen in den sechs Wettfahrten den Gesamtsieg vor den Münchnern David Plettner/Moritz Aigner und Rix/Reuner. »Wir waren mit einem ersten und zweiten Platz gut in die Serie gestartet, leider wurde das dritte Rennen abgebrochen, als wir gerade in Führung lagen«, so die beiden Kieler. An Tag zwei konnten sie an die Serie nicht mehr anknüpfen und verloren den Gesamtsieg aus den Augen.

HOCHSPANNUNG BIS zur letzten Wettfahrt gab es bei den 420ern. Fünf Rennen lang hatten die Hamburger Philip Helms/Leonard Kersten nur Top-Drei-Ergebnisse abgerufen, in der sechsten Wettfahrt patzten sie am Start. »Bis dahin sind wir immer gut aus den Starts gekommen, sind dann nach links raus, weil es auf unserer Bahn vor Schwedeneck einen Kap-Effekt gab, den wir gut



genutzt haben. Leider haben wir im letzten Rennen die erste Wende verhaufen«, berichtete das Duo. Damit fuhren sie ihren Streicher ein und fielen noch vom Spitzenplatz auf Rang zwei hinter die Schweriner Moritz Borowiak/Noel Jonas Theiner zurück. Damit haben die 16- und 17-jährigen Hamburger nun eine Rechnung mit der Kieler Woche offen. »Da wollen wir gewinnen!« Und im Juli folgt dann die Euro in Portugal. Auf Rang drei der 420er kamen Jacob Cross/Finn Weigt (SC Rheingau).

IN DER EUROPE gab es dagegen ein Podium ohne deutsche Beteiligung. Es siegte der Franzose Cyril Richard vor den beiden Dänen Martin Brönlund Olesen und Emil Foxby-Jacobsen. Die Kielerin Marisa Roch freute sich, auf ihrem Heimatrevier eine Europe-Regatta segeln zu können. »Zur Kieler Woche wurde unsere Klasse ja leider aus dem Programm gestrichen. Deshalb war es toll, hier zu segeln.« Mit dem Wind kam sie gemischt zurecht. Neben einem Sieg und einem zweiten Platz standen auch mittlere Platzierungen. Am Ende stand Rang sechs. Auf die Kieler Woche in zwei Wochen wird sie dennoch nicht verzichten. Da startet sie dann aber in ihrer neuen Leidenschaft – dem Wing-Foilen.

GLÜCKLICH MIT DEM AUSGANG der YES-Regatta war das PRO-Duo Stephan Uden/Andreas Knospe. Dabei machte der



← Zum gemeinsamen Siegerbild stellten sich auf (von links): Ole Schweckendiek, Mirja Dohle, Johanna Brinkmann, Cyril Richard, Noel Jonas Theiner und Moritz Borowiak sowie Philipp Buhl.



↑ Auf Platz eins im letzten Rennen: Die Schweriner Moritz Borowiak/Noel Jonas Theiner stürmten noch zum Sieg im 420er.

Auftakt am Sonnabend nicht viel Hoffnung: »Ein Riesendank geht an unsere Teams, die bei Regen und Kälte am ersten Tag auf der Bahn ausgeharrt und nach Wind Ausschau gehalten haben«, so Andreas Knospe. Belohnt wurde die Ausdauer am nächsten Tag, als nach spätem Auslaufen noch ein volles Programm gelang. Lediglich die Bahn Juliett mit den 29ern hatte etwas auf Sand gebaut. Im Kiesgrund wollte der Anker des Startschiffes nicht halten. Dass sich zwischendurch auch noch ein gekenterter 29er im Schiff verhakte, erleichterte die Arbeit der Wettfahrtleitung nicht. So gelangen hier nur zwei Wettfahrten. Aber auch hier wurde dann am Montag mit viel Arbeit noch intensiv gesegelt.

Ein Schreckmoment am Sonntag blieb das, was er war: ein großer Schreck! Im Laufe des Nachmittags musste eine Helferin auf einem Funktionsboot nach Kreislaufproblemen abgeborgen und mit dem Seenotretter in den Hafen gebracht werden. Doch nach kurzem Krankhausaufenthalt ging es wieder nach Hause. Und schon am Montag stand die Helferin wieder in Schilksee parat.

SO DURFTE DAS PRO-DUO am Sonnabend nicht nur den 47. Geburtstag von Andreas Knospe, sondern auch eine gelungene YES-Regatta feiern. »Wir arbeiten jetzt seit 25 Jahren zusammen, treffen auch ohne Absprache fast immer die gleichen Entscheidungen. Daher läuft es sehr gut im Tandem«, so Knospe.

ZUR KIELER WOCHEN tauschen die beiden aber wieder den Platz an Land und gehen auf die Bahn: »Wir wollen gern immer alle Aspekte der Wettfahrtleitung erleben. Das hilft, um alle Seiten zu verstehen und entsprechend zu agieren«, sagte Stephan Uden, der am Montag schließlich mit den Wettfahrtleitungen und Hauke Berndt, dem Vorsitzenden des ausrichtenden Kieler Yacht-Clubs, in schöner Nachmittagssonne die Siegerehrung der YES-Regatta mit der riesigen Schar von Seglerinnen und Seglern aus zehn Nationen feiern konnte. *



IHR FENSTEREXPERTE!

Fenster & Türen
aus Kunststoff & Holz
dänische Fenster
VELUX Fenster
Haustüren
Rolläden



ROLF STRUVE

Fenster- & Bautechnik GmbH

0431-23 27 95
www.struvegmbh.de

besucht uns auf insta
#struve.fenster

»Moana« und »Black Marlin«: Doppeltaufe Kurs Olympia

Text Carina Wegner Fotos Felix Diemer

ANNA BARTH und Emma Kohlhoff (beide KYC), Kjell Haschen (LYC) und Iven Anton Fromm (KYC) haben ihre neuen Geschosse vorgestellt: Heute am 20. Juni 2025 wurden der 49er FX »Moana« und der 49er »Black Marlin« getauft. Auf der Kieler Woche feiert einer der Skiffs sein Wettkampfdebüt.

»Die Kieler Woche ist für uns eine ganz besondere Zeit: Vor zwei Jahren haben wir beide ganz spontan überlegt, zusammen hier zu starten«, erzählte Emma Kohlhoff. »Zwei Wochen vor der Kieler Woche hatten wir schon das Wichtigste, zwei motivierte Seglerinnen. Aber uns hat noch ein Boot gefehlt«, fuhr Anna Barth fort. »Da hab ich Martin [Lutz] angerufen. Und Martin hat gesagt: »Anna, das kriegen wir hin.««

Sie haben es am Ende hinbekommen. »Wir haben ein altes Boot von Justus Schmidt und Max Boehme und einen alten Mast von den Görge-Schwestern und Segel zu einem Boot zusammengestellt, womit wir die Kieler Woche segeln konnten – und am Ende auch ins Medal Race fahren. Das war ein sehr erfolgreicher Start für uns«, strahlte die 20-jährige.

»Seitdem sind wir ein Team. Und freuen uns vor allem jetzt, zwei Jahre später, nach harter Arbeit, vielen Stunden, viel Fleiß, hier zu stehen und mit dem Boot unserem Traum Olympia nachzugehen«, freute sich die 17-jährige Emma. Morgen werden die inzwischen zweifachen U21-Weltmeisterinnen im 49erFX auf ihrem neuen Boot wieder in die Kieler Woche starten – trotz Handverletzung Annas: »Die letzten Tage sind wir gesegelt und mit ein paar technischen Veränderungen hat das ganz gut geklappt. Mal schauen, wie es läuft!«, sagte Anna.

»Wir freuen uns sehr, dass wir dieses Boot bekommen und es als treues Teammitglied an unserer Seite zu haben. Die Grundelemente für ein erfolgreiches olympisches Projekt sehen wir jetzt hier, Emma und mich und ein schnelles Boot – aber tatsächlich viel wichtiger ist das Fundament«, betonte die Seglerin, die auch als Strategin im Germany SailGP Team aktiv ist. »Das seid ihr alle«, wandte sie sich an die Gäste: »Freunde, Familie, Sponsoren, unser Verein der Kieler Yacht-Club, der Landessportverband Schleswig-Holstein. An dieser Stelle noch einmal

↓ Die stolzen Sportlerinnen und Sportler mit ihren Taupatinnen mit v.l.n.r Dr. Ulf Schweckendiek (Stellvertretender Vorsitzender (Leistungssport) SVSH), Jan Dirk Tenge (Vorsitzender SVSH), Martin Lutz (Stellvertretender Vorsitzender und Leiter des Performance Teams des Kieler Yacht-Clubs), Daniel Burdon (Jugendwart Lübecker Yacht-Club) und Meike Elvers-Rölver (Vizepräsidentin LSV).





↑ Während Freunde, Familie und Unterstützer eintreffen, prüft Paul Kohlhoff das Rigg der »Moana«

➤ Kjell Haschen und Iven Fromm in letzter Abstimmung mit Daniel Burdon

→ Emma Kohlhoff und Anna Barth voller Vorfreude auf ihr Wettkampfbdebüt mit »Moana« bei der Kieler Woche



ein ganz besonderes Dankeschön an Martin Lutz, Hauke Berndt, den Kieler Yacht-Club und den Landessportverband Schleswig-Holstein, dass ihr uns dieses Boot finanziert habt und unseren Traum – und dass wir hier heute stehen und das Boot taufen dürfen«, lächelte sie.

Martin Lutz, Leiter des Performance Teams und stellvertretender Vorsitzender des Kieler Yacht-Clubs, wehrte ab: »Ich habe nur zusammengestellt. Das hat das erste Mal geklappt bei der Kieler Woche vor zwei Jahren. Da habe ich euch einen Haufen Reste zusammengestellt und ihr habt was Tolles daraus gemacht«, lobte er. »Umso mehr freut es mich, dass wir euch jetzt ein Boot zur Verfügung stellen können, mit dem ihr absolut konkurrenzfähig seid. Wenn ich sage, »wir«, dann bedanke ich mich beim LSV, der die Mittel für den schleswig-holsteinischen Seglerverband (SVSH) zur Verfügung stellt. Das Boot gehört dem SVSH. Wir als Vereine chartern die Boote«, erklärte er.

Ein Team, zwei Vereine

»Heute ist ein besonderer Tag. Normalerweise spreche ich für den Kieler Yacht-Club alleine. Heute haben wir ein Team, dass für den Kieler Yacht-Club und für den Lübecker Yacht-Club (LYC) startet. Insofern haben sich die Vereine auch dazu verbündet, das Boot gemeinsam zur Verfügung zu stellen – was den unschätzbaren Vorteil hat, dass wir heute zwei Boote taufen können«, freute sich Martin Lutz und übergab das Wort an Daniel Burdon, den Jugendwart des Lübecker Yacht-Clubs.

»Als Kjell mich anrief, war ich sofort Feuer und Flamme. Ich kenn ihn, seit er Opti segelte und schon damals war sein Ehrgeiz herausragend«, sagte der Lübecker. »Ich freue mich schon darauf, dass weiter zu beobachten und insbesondere, dass wir unseren Anteil leisten können.«

ER ÜBERGAB DAS WORT an die letztjährigen Vize-Deutschen Meister und 5. Platzierten der U21-Junioren-Weltmeisterschaft, Iven Fromm (KYC)

und Kjell Haschen (LYC). Iven Fromm dankte für das lübsch-kieler Team dem LSV, dem Kieler Yacht-Club und dem Lübecker Yacht-Club. »Wir sind wirklich sehr, sehr happy und haben richtig Bock, mit dem Boot in See zu stechen!«

Kjell Haschen stimmte ihm zu. Während die Taufpatin Sekt über den neuen 49er gab, bat er: »Möge Neptun diesem Boot stets genug Wasser unter dem Kiel lassen und bei Speed nicht zu viel davon über Deck schicken. Poseidon, halte Wellen und Strömung in Schach, wenn dieses Boot mit Vollgas übers Wasser fliegt. Rasmus, lass den Wind kräftig, aber mit Bedacht wehen, denn dieses Boot verlangt Respekt. Klabautermann, hilf, wenn es brenzlich wird und treib deinen Schabernack lieber an Land.« Der letzte Schluck ging an das Boot: »Auf dass es seinem Namen Ehre macht.«

»Black Marlin« heißt der neue 49er, den Kjell und Iven segeln werden. Der namengebende Fisch gehört zu den schnellsten der Welt und beeindruckt immer wieder mit spektakulären Sprüngen und Manövern.

Auf der Kieler Woche wird »Black Marlin« allerdings noch nicht starten: Ohne ausreichend Training wollen Kjell und Iven nichts riskieren. »Das neue Boot soll topfit bei der Junioren-WM in Dänemark und der WM in Italien an den Start gehen.«

Die Junior Worlds sind auch für Anna und Emma das nächste große Ziel. *



Kieler Woche 2025

KIELER SGS-GOLD für Frankreich und Großbritannien – internationale Erfolge zum großen Finale

Text Kieler Woche Fotos Sascha Klahn, Christian Beeck / Kieler Woche

Olympischer Teil

Mit einem Sieg im finalen Medaillenrennen der Kieler Woche holten die Briten Martin Wrigley und Bettine Harris am Sonntag (29. Juni) 470er-Gold. Beste Deutsche wurden Theresa Löffler und Christopher Hoerr (Lausanne/Röthenbach) als Fünfte. In der zweiten olympischen Disziplin Nacra 17 – ohne einheimische Finalteilnehmer – gewannen Tim Mourniac/Aloise Retornaz aus Frankreich vor John Gimson/Anna Burnet (Großbritannien). Am Nachmittag wurden die Sieger und Platzierten in neun internationalen Klassen geehrt. Damit ging die Kieler Woche Regatta nach mehr als 350 Segelwettfahrten von rund 1.500 Booten aus 65 Nationen erfolgreich zu Ende.

MIT PERFEKTEN SEGELBEDINGUNGEN bei frischem Westwind und den Finals in den olympischen Mixed-Disziplinen feierte die Kieler Woche einen großartigen sportlichen Abschluss. Die international besetzten Podien im 470er und Nacra17 spiegelten den hohen Stellenwert im Rahmen des neu geschaffenen Sailing Grand Slams wider. Die Medaillen teilten sich Großbritannien, Frankreich, Spanien, Portugal und Australien.

Die Briten Wrigley/Harris hielten die aktuellen spanischen Weltmeister Jordi Xammar Hernandez/Marta Cardona Alcantara sowie die portugiesische Crew Diego Costa/Carolina Joao im Finale in

souveräner Manier auf Distanz. »Zum Abschluss war es noch mal superspannend. Erst in der zweiten Runde konnten wir die Führung übernehmen und dann auch verteidigen«, berichtete Bettine Harris von einem wechselvollen Medaillenrennen. »Dieser Sieg bedeutet eine Menge für uns nach einer bisher bereits großartigen Saison. Die amtierenden Weltmeister zu schlagen, ist ein tolles Gefühl«, sagte die WM-Dritte.

Nach einem dritten PLATZ im Medal Race freuten sich Therese Löffler und Christopher Hoerr über Gesamtrang fünf, zwei besser als am Vortag. »Heute hatten wir ein gutes Rennen; aber insgesamt war die Woche für uns durchwachsen«, so die Steuerfrau. Jetzt freut sich die Crew auf vier Wochen Pause. »Dann steigen wir mit den Briten wieder in ein gemeinsames Training in England ein.« Als zweitbeste deutsche Mannschaft landeten Malte Winkel/Paula Schütze (Kiel/Schwerin) nach einem vierten Platz im Finale auf dem neunten Gesamtrang.

Ein dickes Lob für die Kieler Woche gab es von den WM-Siegern: »Wir sind sehr happy, hier gewesen zu sein. Es ist eines der besten Events der Welt, ein Super-Wettkampf, gut organisiert. Und du musst ein sehr guter Segler sein, um hier erfolgreich zu sein. Genau das macht es so cool.«

Mit zunehmendem Winddruck wurde das Finale der Nacra-17-Katamarane zu einem heißen Ritt über die Wellen, das allerdings ohne deutsche Beteiligung ausgetragen wurden. An Spannung mangelte es indes nicht, denn die Crews kämpften dagegen, im ruppigen Wind nicht vom bockenden Sportgerät abgeworfen zu werden. Kurz vor dem Ziel hätte es fast die in Führung liegenden Australier Brin Liddell/Rhiannon Brown erwischt. Aber das Team aus Downunder vermied einen Überschlag, sicherte sich



Mit einem Finalsieg holten sich die Spitzenreiter in der olympischen 470er-Klasse, Martin Wrigley und Bettine Harris aus Großbritannien, das Kieler Woche-Gold im Sailing Grand Slam.



- ↑ Auf und davon: Die Briten Martin Wrigley/Bettine Harris gingen in Gelb in den letzten Tag und siegten auch im abschließenden Medal Race.
- 2.4mR-Segler Heiko Kröger feierte mit einer souveränen Serie bereits seinen 15. Sieg zur Kieler Woche.
- Fehlervermeidung war der Schlüssel zum Erfolg für den Bremer Christoph Homeier im Contender

somit den Sieg im Medal Race und damit Gesamtrang drei. Den Franzosen Mourniac/Retornaz reichte Platz zwei im Finale, um das Gold gegen die Olympiazweiten von Tokio, Gimson/Burnet abzusichern.

Internationaler Teil

Am finalen Segeltag der Kieler Woche 2025 gab es strahlende Gesichter rundherum im Olympiazentrum Schilksee. Elf Entscheidungen wurden am Sonntag, 29. Juni, noch gefällt, und neben Deutschland durften Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Malta, Schweden und Ungarn Siege bei der weltgrößten Segelveranstaltung feiern.

BEREITS AM FRÜHEN MORGEN strahlte Wetterexperte Dr. Meeno Schrader und blickte zufrieden vom Dach des Regattahauses über das Hafenvorfeld von Schilksee. Solch ein perfektes Finalwetter mit Sonne und bestem Wind ankündigen zu dürfen, ist auch für einen langjährigen Begleiter der Kieler Woche ein Vergnügen. Von leichter Brise am heißen ersten Wochenende über Starkwind mit stürmischen Böen am Wochenanfang bis zu Champagnersegeln in den Finals bot das Revier auf der Kieler Außenförde ein breites Spektrum. »Man muss lange zurück gucken, um solch eine abwechslungsreiche Kieler Woche zu finden. Es ist das gesamte Wetterspektrum abgegrast worden«, sagte Schrader. Zum Abschluss gab es richtig schöne Windbedingungen, die im Laufe des Tages immer weiter zulegten.

DAMIT DURFTEN DIE ORGANISATOREN ein stimmungsvolles Finale feiern. Aktive aus 65 Nationen konnten auf ereignisreiche Tage und eine hochklassige, facettenreiche Regatta zurückblicken. Bei teils herausfordernden Segelbedingungen am unteren und oberen Windlimit wurden in 29 Klassen weit mehr als 90 Prozent der geplanten Wettfahrten gesegelt. Insgesamt gingen 354 Rennen über den Kurs. Dazu trug auch bei, dass sich die Kieler



Woche mit den neuen Bahnen Mike und November auf insgesamt 14 Bahnen ausgeweitet hat, von denen parallel bis zu neun Kurse gleichzeitig bespielt wurden. »Das Konzept mit zweitem Areal für die Surfdisziplinen am Ostufer der Förde ist voll aufgegangen«, freute sich Organisationsleiter Dirk Ramhorst.

DIE OLYMPISCHE IQFOIL-KLASSE und die aufstrebenden Wingfoiler schwärmten in Stein von ihrem neuen Zuhause. Lena Erdil, die auf der Ostseite der Kieler Förde die organisatorischen Fäden in der Hand hielt, ist daher zuversichtlich, dass sich der Spot in den kommenden Jahren weiter entwickeln wird. »Das war ein toller Auftakt in diesem Jahr, und das wird sich sicherlich weiter herumsprechen. Wenn die Terminierung der Klassen passt, dann hoffen wir auf wachsende Felder«, so Lena Erdil. »In Sachen Seegras hat der Einsatz der »Seekuh« als Sammelschiff sehr geholfen.«

IN SCHILKSEE KÜRTEEN die olympischen Disziplinen ihre Medaillengewinner. Die Medal Races verfolgten zahlreiche Fans live bei KielerWoche.TV. Rund 100.000 begeisterte Gäste besuchten während der Woche das Regattadorf in Schilksee. Organisationsleiter Dirk Ramhorst resümierte mit Blick auf eine mögliche Olympia-Bewerbung für 2036, 2040 oder 2044 zufrieden, was ihm viele Aktive bestätigt hatten: »Kiel ist olympiareif!«



- ↑ Sieg für die selbsternannten »Schweren Jungs« um den Hamburger Stefan Karsunke in der J/24.
- Ein spritziges Vergnügen war das Finale zur Kieler Woche auch für die Nacra17-Sieger Tim Mourniac/Aloise Retornaz aus Frankreich.
- ➔ Der Schweriner André Budzien gab zum Abschluss noch mal alles in der OK-Jolle, konnte den Schweden Niklas Edler aber nicht mehr vom Thron stoßen.

DIESE BEGEISTERUNG für das Revier und die Organisation zog sich durch die Klassen und die unterschiedlich Beteiligten. »Toll zu sehen, dass die Kieler Woche den angereisten Athleten so eine tolle Show bietet«, sagte Anna Markfort, frisch gekürte 470er-Vizeweltmeisterin, die zur Kieler Woche als TV-Expertin das Rennen ihrer 470er-Konkurrenten kommentierte. Sie selbst konnte aufgrund anderer Verpflichtungen ihres Steuermanns Simon Diesch nicht am Heimevent teilnehmen und brachte ihre Expertise daher als Kommentatorin ein.

IHRE HERZLICHEN GLÜCKWÜNSCHE gingen hinaus an die britischen Kieler-Woche-Sieger Martin Wrigley/Bettine Harris. »Wir freuen uns auf den Sommer mit denen, denn wir haben uns zum gemeinsamen Training in England verabredet.« Die britischen WM-Dritten feierten mit dem Sieg im abschließenden Medal Race einen überzeugenden Kieler-Woche-Erfolg vor den amtierenden Weltmeistern Jordi Xammar Hernandez/Marta Cardona Alcantara (Spanien) und Diego Costa/Carolina Joao (Portugal).

»Wir sind sehr happy, hier zu sein. Es ist eines der besten Events in der Welt, ein Super-Wettkampf, gut organisiert. Und du musst ein sehr guter Segler sein, um hier erfolgreich zu sein. Genau das macht es so cool«, sagte das spanische Weltmeister-Team Hernandez/Alcantara.

IN DER ZWEITEN olympischen Mixed-Klasse, die in der zweiten Kieler-Woche-Hälfte gesegelt wurde, freute sich Frankreich über den Sieg. Tim Mourniac/Aloise Retornaz verteidigten ihre Führung im Nacra17-Katamaran in einem spannenden Finale erfolgreich gegen John Gimson/Anna Burnet (Großbritannien) und Brin Liddell/Rhiannan Brown (Australien) erfolgreich.

GROSSE ZUFRIEDENHEIT HERRSCHTE insbesondere bei den internationalen Klassen. Sie bekamen in der zweiten Kieler-Woche-Hälfte beste

Bedingungen geliefert, die mit kräftigen Winden vor allem die Athletik der Seglerinnen und Segler forderte.

SEIT INZWISCHEN rund drei Jahrzehnten stets top eingestellt und immer für einen Sieg gut, ist Heiko Kröger (Bad Segeberg). Das seglerische Multi-Talent, Paralympics-Sieger von 2000, hat neben seiner Stammklasse, dem inklusiven 2.4mR, auch andere Klassen für sich entdeckt. So musste er sich diesmal entscheiden, was er segeln wollte. »Leider lagen die OK-Jollen und die 2.4mR parallel zueinander. Ich wäre gerne beide Klassen gesegelt. Die OK-Jolle ist ein tolles Boot, aber ich muss mich noch etwas eingewöhnen«, so Kröger, der dem 2.4mR den Vorzug gab.

MIT ERFOLG! Eine Serie von ersten und zweiten Plätzen brachte ihm Sieg Nummer 15 zur Kieler Woche ein. Schon vor dem letzten Tag strahlte er Glück und Zufriedenheit aus: »Wir hatten super Wettfahrten. Wind und Kurse waren gut, wir hatten minimale Wartezeiten zwischen den Rennen. Das lief alles reibungslos.« Auch zu der Anfang der Woche von anderer Seite geäußerten Kritik nahm der international erfahrene Segler Stellung: »Auch wenn man den Unmut über ausgefallene Rennen zum Teil verstehen kann, muss man doch die Kirche im Dorf lassen. Die Bedingungen waren alles andere als alltäglich. Wichtig ist, daraus zu lernen – und das passiert bei der Kieler Woche. Da sind wir international durchaus anderes gewohnt.« Kröger siegte schließlich

vor Christoph Trömer (Plau) und Frank Huth (Norwegen).

EIN HOCHKLASSIGES INTERNATIONALES Feld ging bei den OK-Jollen an den Start. Die Flotte von 50 Teilnehmenden bot die gesamte Weltspitze auf – mit einem harten Zweikampf zwischen dem schwedischen Kieler-Woche-Titelverteidiger Niklas Edler und dem dreimaligen Weltmeister André Budzien aus Schwerin. Mit einem kleinen Punktepölster ging Edler in die zwei abschließenden Wettfahrten, musste sich aber starker Attacken des Schweriners erwehren. Vor dem finalen Rennen war Budzien auf einen Punkt dran, aber der Schwede konterte und sicherte sich schließlich durch ein weiteres Spitzenresultat das Kieler-Woche-Gold. *»Das war ein sehr guter Test für die Weltmeisterschaft im September, denn die Top-Ten der Welt waren hier. Wer hier zur Kieler Woche vorn ist, der kann auch bei der WM top sein«,* so Edler.

WÄHREND DER SCHWEDE die EM zur Warnemünder Woche auslöst, hat Budzien den Fokus ganz auf das Großereignis in seiner mecklenburgischen Heimat gerichtet. *»Mit Platz zwei bin ich sehr zufrieden. Das war ein guter Test für das Material, denn ich habe ein neues Boot. Am Speed muss ich noch ein bisschen feilen, aber im Großen und Ganzen passt alles.«* Mit zwei blitzsauberen Siegen am letzten Tag arbeitete sich der Kanadier Baabii'O Flower noch auf Rang drei zur Kieler Woche vor.

IM CONTENDER hat sich Christoph Homeier als ein ganz heißes Eisen für einen deutschen Erfolg bei der Weltmeisterschaft Ende Juli auf dem Gardasee präsentiert. Gegen die versammelte Weltelite setzte sich der Bremer souverän durch, konnte sich zum Abschluss zwei fünfte Plätze erlauben, um sich dennoch mit klarem Vorsprung vor dem mehrmaligen Europameister Jesper Armbrust (Dänemark) und dem australischen Weltmeister 2022, Mark Bulka, durchzusetzen. *»Ich habe wohl weniger Fehler gemacht als*

die anderen. Von daher hatte ich vielleicht auch etwas Glück«, gab sich Homeier zurückhaltend – auch mit Blick auf die WM, bei der er vor zwei Jahren Silber gewann: *»Eine Medaille dort wäre toll. Ob der Titel möglich ist? So was kann man nicht planen. Jetzt freue ich mich erst einmal über den Kieler-Woche-Sieg. Das hat super Spaß gemacht.«*

DAUER-ABONNENTEN auf einen Kieler-Woche-Sieg sind die Ungarn Szabolcs Majthenyi/András Domokos im Flying Dutchman. *»Das müsste der*

»WIR SIND SEHR HAPPY, hier gewesen zu sein. Es ist eines der besten Events der Welt, ein Super-Wettkampf, gut organisiert. Und du musst ein sehr guter Segler sein, um hier erfolgreich zu sein. Genau das macht es so cool.«

neunte oder zehnte Sieg sein. Genau wissen wir das nicht. Aber es war wohl der härteste: An drei der vier Tage hatten wir wirklich harte Winde. Gerade am vorletzten Tag mit vier Wettfahrten war es sehr kräftezehrend«, sagte Steuermann Majthenyi. Gemeinsam mit seinem Vorschoter trotzte er einer Frühstart-Disqualifikation im ersten Rennen und fuhr mit sechs Rennsiegen noch auf Platz eins.

DIE FREUDE über den Sieg war groß, konnten sich die 14-maligen Weltmeister aus Ungarn doch gegenüber Kilian König/Kai Schäfers (Hannover/Edersee) revanchieren. Die hatten in diesem Jahr erstmals die WM gewonnen, wurden vor Kiel nun Zweite. Auf Rang drei kamen Malte Burkert/Stephan Handick (Hannover).

IN DEN BEIDEN KIELBOOT- und drei Nachwuchsklassen der zweiten Hälfte zur Kieler Woche gab es drei deutsche, einen dänischen und einen maltesischen Sieg. Klar war die Sache bei den J/24 für die Hamburger Mannschaft um Stefan Karsunke. Die selbsternannten *»Schwere Jungs«,* so ihr Bootsname, mussten zur letzten Wettfahrt gar nicht mehr antreten, um den Gesamtsieg vor den Teams vor Till Pomarius und Hauke Krüss (beide Hamburg) einzufahren.

EBENFALLS EINE KLASSE für sich war der dänische Profi Sten Mohr in der J/70. Zwar musste er eine Frühstart-Disqualifikation streichen, erlaubte sich in den weiteren zehn Wettfahrten aber keinen Ausrutscher. Und genau das unterschied die Dänen von den nächsten Verfolgern, Kai-Uwe Hollweg (Bremen) auf Platz zwei und dem drittplatzierten Michael Grau (Hamburg). Die mussten jeweils eine mäßige Platzierung in die Rechnung einbringen und sich damit hinter Sten Mohr einreihen.

BEEINDRUCKEND WAR der Auftritt des jungen Maltesers Timmy Vassallo im Ilca4. Acht Siege in zehn Wettfahrten fuhr der Mann von der Mittelmeerinsel ein. Im großen Respektsabstand folgten der Norweger Mats Silva Østvold und Viktor Elfving aus Schweden. *

Sieg bei der Warnemünder Woche

Text Carina Wegner Foto Pepe Hartmann



DIE SPITZENPOSITION war schon nach der ersten Wettfahrt des Tages vergeben. Ole Schweckendiek hatte mit einem Sieg alles klargemacht, durfte zum Abschluss das Segeln einfach genießen, bevor er den Sieg im EurILCA Europa Cup bei der Warnemünder Woche feierte.

»Die Starts waren zu 50, vielleicht 60 Prozent gut. Entscheidend war, dass die Konstanz in den Rennen stimmte«, so der Kieler, der geschwächt durch eine Erkältung in die Warnemünder Woche gegangen war. »Ich habe wegen der Erkältung drei Tage nicht trainiert. Daher war es physisch vielleicht nicht das Beste. Aber taktisch war es sehr gut. Ich habe sehr viel geguckt, um die Dreher für mich zu nutzen. Die Kanten habe ich gut getroffen, das hat super funktioniert.«

SEIN NÄCHSTES ZIEL ist die Junioren-WM in Dublin. ✕

IHR PARTNER
für Produktlösungen und
Services rund um Kransysteme
und Lastaufnahmemittel

Carl Stahl Nord GmbH, Standort Kiel
Wellseedamm 9-11
24145 Kiel
www.carlstahl.com



CARL STAHL
Mit Sicherheit verbunden



Wir können Bäder – von XS bis XXL

Ob 3 oder 30 qm – mit uns passt das neue Bad
sowohl zu Ihren Wünschen als auch ins Budget.
Sorgenfrei von der Planung bis zur Endreinigung.
Mit allen Gewerken und extra freundlichem Service.
Übrigens: Auch in Sachen „Heizung“ sind wir immer
für Sie da!

Einfach anrufen: **0431-71 73 7-11**

Gebhardt & Sohn GmbH . Braunstr. 20 . Kiel
www.GebhardtundSohn.de



GEBHARDT & SOHN

Mehr Wohl und Wert mit Bad und Heizung

CRAZY4SAILING



Wassersportbekleidung **und** mehr!

www.crazy4sailing.com

B&G GARMIN FURUNO MASTERVOLT Raymarine SIMRAD



SIKOM BÜHLER

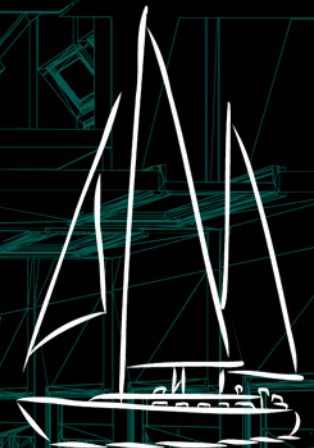
Schiffselektronik und mobile Energieanlagen

LITHIUM-ENERGIE FÜR DEINE YACHT!

DAMIT DU FÜR JEDES ABENTEUER
BEREIT BIST!



KONTAKTIERE UNS HIER!



Redderkoppel 1, 24159 Kiel

info@sikom-buehler.de

0431 / 391122

sikom-buehler.de

[in](#) SIKOM-BÜHLER GmbH

[w](#) SIKOM-BÜHLER GmbH

[f](#) Sikom-Bühler

[@sikom_buehler](#)



Wanderpreis »Offshore-Regatten«

DR. URSULA SCHEDER-BIESCHIN stiftet dem Kieler Yacht-Club den Felix Scheder-Bieschin Wanderpreis »Offshore-Regatten«.

Text Kaspar Stubenrauch, Carina Wegner

Fotos German Offshore Award/Hinrich Franck, Christian Beeck, www.segel-bilder.de

DER WANDERPREIS wird für Yachten ausgeschrieben, die unter dem Stander des Kieler Yacht-Clubs an Offshore Regatten teilnehmen. Im Frühjahr 2026 soll der Preis erstmals vergeben werden. Dafür gewertet werden die Ergebnisse von Rolex Fastnet Race, Blueribboncup und Commodore Cup.

»Der Kieler Yacht-Club war Felix Scheder-Bieschins Segelheimat: Seit seinem zehnten Lebensjahr, fast 85 Jahre lang, war er Mitglied im Kieler Yacht-Club. Er begleitete besonders interessiert die Jugendarbeit, die Yachtschule, und sah in der Jugendförderung für das Offshore-Segeln eine wichtige Zielrichtung des Clubs«, erzählt Dr. Ursula Scheder-Bieschin. »Darum ist es auch mein Anliegen, den Wanderpreis »Offshore-Regatten« dem Kieler Yacht-Club als Erinnerung an Felix zu stiften. Dies möge die jungen Leute motivieren, auch bei anspruchsvollen Offshore-Regatten erfolgreich zu sein«, so die Stifterin weiter.



Felix und Ursula Scheder-Bieschin bei der Feier der German Offshore Awards 2023, wo Felix mit dem Lifetime Award für sein seglerisches Lebenswerk geehrt wurde

Der Preis wird unter folgenden Konditionen ausgelobt:

Wer kann gewinnen?

Der Felix Scheder-Bieschin Wanderpreis »Offshore-Regatten«

wird für Yachten ausgeschrieben, die unter dem Stander des KYC an Offshore Regatten teilnehmen. Es werden Boote mit Crew gewertet. Das Minimum an Bord sind zwei Personen. Es zählt das Ergebnis der Corinthian Wertung, d.h. die Boote haben keine bezahlten Profis an Bord. Dabei setzen wir auf Fair-Play.

Was qualifiziert für den Gewinn?

Die Ergebnisse verschiedener namhafter Offshore-Regatten, die jährlich wie folgt festgelegt werden: Die Stifterin (oder deren Vertretung) und ein weiteres Mitglied des Vorstandes der Stiftung Hochseesegeln legen gemeinsam mit einem Team (zwei Personen) aus dem Kieler Yacht-Club vor jeder neuen Saison fest, welche

Regatten des Jahres zum Tragen kommen sollen und welches Rating dabei jeweils zur Verrechnung ansteht.

Es werden mindestens drei und maximal fünf Regatten für das Jahr festgelegt. Es gibt einen Streicher.

Gewertet wird nach Platzierung der KYC-Boote, Low-Point, Wertung über alles.

Boote, die an einer Regatta nicht teilnehmen, erhalten dafür die Höchstpunktzahl KYC-Teilnehmer plus 1.



↑ Felix Scheder-Bieschin bei der Feier zum 50-jährigen Jubiläum der Jüngsten- und Regattagruppe des Kieler Yacht-Clubs mit dem KYC-Vorsitzenden Dr. Hauke Berndt, Jugendwartin Kim Magnussen und Nachwuchssegler*innen des KYC

Was gibt es zu gewinnen?

Verliehen wird der ewige Wanderpreis, ergänzt um einen »Bleibepreis«.

Der Wanderpreis darf nicht vom Gewinner graviert werden und sich maximal ein halbes Jahr beim Gewinner aufhalten; er muss danach an den KYC zurückgegeben werden.

Sollte eines der Ausbildungsboote des KYC (Yacht-schule/ Schulungsgruppe) den Preis gewinnen, gibt es zusätzlich eine Spende an die gewinnende Ausbildungsgruppe.

Wann wird der Preis verliehen?

Vergeben wird der Preis jeweils auf der Jahreshauptversammlung des KYC.

Die erste Wanderpreis-Saison läuft.

Schon in diesem Jahr können die Offshore-Crews des KYC um dem Felix Scheder-Bieschin Wanderpreis »Offshore-Regatten« segeln.

Aktuell besteht das Jury Team aus Dr. Ulla Scheder-Bieschin, sowie Dr. Carsten Krage, André Kozłowski-Merbach und Kaspar Stubenrauch.

Die ausgewählten Regatten für 2025 sind das Rolex Fastnet Race, der Blueribboncup und der Commodore Cup.

Zum Ende der Saison wird das Jury-Team tagen um das Gewinner-Boot zu ermitteln. ✕

VIELSEITIGES SORTIMENT. UMFASSENDER SERVICE.

- Verkauf von Booten & Motoren
- Motorservice für Außenborder & Innenbordmotoren
- Shop für Zubehör & Ersatzteile
- Winterlager für trailerbare Boote



Kieler Bootsschau Martin Baran e.K.
Rendsburger Landstr. 206, 24113 Kiel
Tel.: +49 (0)431 / 68 70 48
Mail: info@kielerbootsschau.de
www.kielerbootsschau.de



Scannen und
Kontaktinformationen
speichern



...Technik die bewegt!

U23-Weltmeister im 49er – ein Traum wird wahr

Text Kjell Haschen, Iven Fromm Fotos Sailing.Pics/Mogens Hansen

DIE U23-WELTMEISTERSCHAFT im 49er war unser großes Ziel in dieser Saison. Und jetzt stehen wir, Kjell Haschen (LYC) und Iven Fromm (KYC), tatsächlich ganz oben auf dem Treppchen. Weltmeister! Dieser Titel bedeutet uns unglaublich viel. Für uns ist er nicht nur eine Bestätigung unserer intensiven Arbeit, sondern auch ein wichtiger Schritt auf unserem Weg zu unserem großen Traum: Gold bei den Olympischen Spielen.

UNSERE VORBEREITUNG BEGANN in Kiel, wo wir gemeinsam mit unserer Trainingsgruppe intensiv trainiert haben. Danach ging es für uns nach Rungsted in Dänemark – das Revier der Weltmeisterschaft. Die Phase vor Ort war rückblickend ein echter Schlüssel zum Erfolg: Wir kannten das Revier gut, wussten, wo-
rauf es ankommt und konnten mit einem klaren Plan in die Regatta starten.

Ein besonders wichtiger Baustein war auch die mentale Vorbereitung. Gemeinsam mit Thomas Berg, der uns sportpsychologisch betreut, haben wir daran gearbeitet, mit Selbstvertrauen und Konzentration in den Wettkampf zu gehen. Unser Ziel war klar: eine Medaille. Dass es am Ende Gold geworden ist, zeigt, wie viel in dieser Phase schon richtig gelaufen ist.

Im Wettkampf selbst haben wir die Dinge einfach gehalten. Wir wussten, dass unser Boot schnell ist – das hatten wir im Training gezeigt. Dieses Vertrauen hat uns Sicherheit gegeben. Wir sind ruhig geblieben, haben konsequent unser Ding gemacht und uns nicht aus der Ruhe bringen lassen.



AM LETZTEN TAG wurde es noch einmal richtig spannend. In den ersten beiden Tagen der Regatta konnten wir nur Top-3-Platzierungen einfahren und lagen insgesamt auf Rang zwei. Danach war zwei Tage lang kein Segeln möglich. Als wir wieder aufs Wasser konnten, wussten wir: Es ist alles drin. Wir konnten Gold holen, aber auch noch zurückfallen.

»DIE U23-WELTMEISTERSCHAFT IM 49er war unser großes Ziel in dieser Saison. Und jetzt stehen wir tatsächlich ganz oben auf dem Treppchen. Weltmeister!«

Im ersten Rennen des Tages wurden wir Vierte. Unsere direkten Konkurrenten aus den Niederlanden hatten ein schwaches Rennen und mussten es streichen. Damit nahm ihr schlechtestes Ergebnis, ein elfter Platz, Einfluss auf die Gesamtwertung. Wir dagegen konnten mit dem vierten

Platz unseren Vorsprung ausbauen. Zu diesem Zeitpunkt lagen wir plötzlich mit Abstand vorne.

DANN KAM DER WIND – und zwar heftig. Die Wellen wurden höher, die Sicht schlechter, es war kaum noch segelbar. Wir waren bereit weiterzufahren, fühlten uns stark, doch die Wettfahrtleitung brach zunächst ab. Als wir in den Hafen kamen, sahen wir am Flaggenmast das Signal: Heute wird nicht mehr gesegelt.

IN DIESEM MOMENT wussten wir: Wir sind Weltmeister!

EIN UNBESCHREIBLICHES GEFÜHL. Unsere Teamkameraden empfingen uns an der Sliprampe, warfen uns ins Wasser und feierten mit uns. Es





war surreal. All die Anspannung fiel ab. Wir waren wochenlang im Tunnel, fokussiert auf das große Ziel. Plötzlich war alles vorbei – und wir hatten gewonnen. Es hat eine ganze Weile gedauert, bis wir wirklich realisiert haben, dass wir U23-Weltmeister sind.

Als Segler des Lübecker Yacht-Clubs bin ich besonders stolz, diesen Titel auch in die Heimat zu bringen. Der LYC hat mich seit meiner Opti-A-Zeit begleitet und entscheidend geprägt – und ich bin sehr dankbar, mit diesem Erfolg auch ein kleines Stück zurückgeben zu dürfen.

UNSER DANK GILT vor allem unserer Trainingsgruppe, unserem Trainer Max Groy, der sportpsychologischen Betreuung durch Thomas Berg, unseren Sponsoren – und natürlich unseren Familien und Freunden. Ohne euch wäre dieser Erfolg nicht möglich gewesen.

Jetzt nehmen wir uns erstmal zwei Wochen Pause, bevor wir ab dem 18. August wieder voll ins Training einsteigen – mit Blick auf die nächsten Herausforderungen auf unserem Weg Richtung Olympia. ✱

UBBEN-DECKS



Maßgefertigte Decks aus **FLEXITEEK 2G**

Seit nunmehr 20 Jahren
Weltmarktführer für synthetische Teakdecks

Profitieren Sie von unserer langjährigen Erfahrung als Generalimporteur in Deutschland für Flexiteek der 2. Generation
(kühler, leichter, besser).

Auch fertigen wir Ihr Wunschdeck, nach Ihren Maßen (Schablonen) zum Festpreis. Fragen Sie nach Ihrem persönlichen Angebot oder besuchen Sie uns gerne in unserer Produktion.

Ubben-Decks
Am Farmböddel 1
24623 Großenaspe

Tel: 04327-8979120
info@ubben-decks.de
www.ubben-decks.de

Italienisches Lebensgefühl für Ihre Firmenfeier!

Ob Weihnachtsfeier, Jubiläum oder Team-Event – genießen Sie unvergessliche Stunden mit Ihrem Team in der Pizzeria Italia Mastrangelo.

- 🍷 Exklusiv in geschlossener Gesellschaft
- 🍷 Für Gruppen von 50 bis 100 Personen
- 🍷 Authentische italienische Buffets & Menüs
- 🍷 Herzliche Atmosphäre & persönlicher Service

Exklusiv für KYC-Mitglieder:

Bei Firmenfeiern 2025 gibt es 10 % Rabatt auf die Speisen!

Reservieren Sie jetzt Ihre Firmenfeier!

Pizzeria Italia Mastrangelo · Schilksee

info@pizzeria-schilksee.de ☎ 0431/37691

www.pizzeria-schilksee.de

World of
Yachticon

Einfach gute Pflege

**AQUA
CLEAN**

wilckens®

seajet

www.yachticon.de

The Ocean Race Europe – Leinen los!

STRAHLENDER SONNENSCHNEIN, eine frische Brise aus West mit 15 bis 20 Knoten, begeisterte Segelfans an Land und auf dem Wasser: Kiel präsentierte sich zum Start von seiner schönsten Segelseite.

Text Carina Wegner **Fotos** Ricardo Pinto/ Team Malizia, The Ocean Race Europe

HEUTE IST die »Malizia – Seaexplorer« unter Skipper Boris Herrmann in die erste Etappe des Ocean Race Europe 2025 gestartet, Ziel: Das englische Portsmouth. Strahlender Sonnenschein, eine frische Brise aus West mit 15 bis 20 Knoten, begeisterte Segelfans an Land und auf dem Wasser: Kiel präsentierte sich zum Start von seiner schönsten Segelseite.

»Es ist unglaublich emotional, das Rennen hier in Kiel zu starten«, sagte KYC Mitglied Boris Herrmann. »Es ist eine meiner Heimatstädte und der Ort, an dem meine Segelkarriere begann. Die Energie, die von all den Menschen ausgeht, die uns anfeuern, ist unglaublich. Ich bin allen sehr dankbar, die gekommen sind, um diesen schönen Sport mit uns zu feiern, insbesondere da Kiel derzeit im internationalen Rampenlicht steht.«

UNTER DEM MOTTO »Connecting Europe« führt das Rennen über 4.500 Seemeilen durch legendäre Häfen und Küsten: von Kiel nach Portsmouth, dann über einen Zwischenstopp in Matosinhos-Porto (Portugal) nach Cartagena (Spanien), Nizza (Frankreich), Genua (Italien), bevor es in sechs Wochen zum großen Finale in der Boka-Bucht in Montenegro geht.

ZUM START vor Schilksee suchte jede der sieben Imocas die beste Position – beobachtet von unzähligen Booten in der Förde und der Strander Bucht. Kiels Oberbürgermeister Ulf Kämpfer,

der Boris Herrmann auf der Malizia aus der Förde begleitet hatte, sprang von Bord.

Dramatisch wurde es, als Allagrande Mapei Racing und Team Holcim-PRB kurz nach dem Start kollidierten. Beide Crews sind unverletzt und zur Sichtung des Schadens in den Hafen zurückgekehrt.



BORIS HERRMANN'S CREW für diese Etappe bilden Will Harris (GBR), Justine Mettraux (SUI), Cole Brauer (USA), und Onboard Reporter Flore Hartout (FRA/NED). Die erste Etappe wird die Segler gleich fordern. Sie müssen durch die Ostsee mit ihren stark befahrenen Schifffahrtswegen,

Strömungen und Verkehrstrennungszonen navigieren.

»Die Wetterlage ist für den Start und den ersten Tag ziemlich klar. Die Boote werden sehr schnell sein, bis wir die Spitze Dänemarks erreichen«, erklärte Justine Mettraux heute früh. Will Harris fügte hinzu: »Dann wird es in der Nordsee ganz anders aussehen. Wir haben einen Hochdruckrücken, leichte Winde und müssen die beste Strategie finden, um die britische Küste zu erreichen. Bis zum Schluss bleibt alles offen.«

DAS ENGLISCHE PORTSMOUTH werden die Crews voraussichtlich am Donnerstag erreichen.



Über den Rennsport hinaus setzt sich das Team Malizia weiterhin für seine Mission »A Race We Must Win – Climate Action Now!« ein, bei der Spitzensport mit Wissenschaft und Bildung kombiniert wird. An Bord betreiben sie ein Minilabor, das den CO₂-Gehalt, den Sauerstoffgehalt, die Temperatur und den Salzgehalt des Ozeans misst und so wichtige Daten für die Klimaforschung liefert. Der Kalender für das Team vor dem Start in Kiel war voll: Kick-Off für die neueste »My Ocean Challenge«-Kampagne, die Kinder mit praktischen Aktivitäten für die Umwelt begeistert, Partnerveranstaltungen und Vorträge u.a. beim Geomar und dem Ocean Summit von The Ocean Race und, und, und. ✕



nke

MARINE ELECTRONICS

NEU!

GyroPilot 3

Ein Pilot für alle!

Egal ob Mini Transat/Vendee Globe oder einfach nur auf der Ostsee schippern.
Ein Pilot für alle Ansprüche.



KOHLHOFF
specialized in deck equipment

Tel.: 0431-220 21-0
Freesenberg 16, 24161 Altenholz

Alle Fachhändler und Produkte unter:
www.kohlhoff-online.de

The Ocean Race Europe: An Portsmouth!

Text Carina Wegner **Fotos** Jean-Louis Carli | The Ocean Race, Marie Lefloch | Team Malizia

AM DONNERSTAG, 14. AUGUST, beendete Boris Herrmann mit seinem Team Malizia die Eröffnungsetappe des Ocean Race Europe 2025 auf Platz zwei.

Die Imocas hatten sich bis zum Schluss ein Kopf-an-Kopf-Rennen von Kiel bis in die englische Hafenstadt geliefert.

»Es war ein spannendes und intensives Rennen, ich bin sehr glücklich«, sagte Skipper Boris Herrmann kurz nach seiner Ankunft. Nach 3 Tagen, 21 Stunden, 54 Minuten und 50 Sekunden auf See hatte das Team Malizia die Ziellinie vor Portsmouth gequert.

Über 1.060 Seemeilen ab Kiel rund Skagen war Skipper Boris Herrmann (GER) mit Co-Skipper Will Harris (ENG), Cole Brauer (USA) und Justine Mettraux (CH) sowie Bordreporterin Flore Hartout (FRA/NED) in Richtung Ziel gejagt. Fast über die gesamte Etappe hatten sie Platz drei gehalten.

»Es war ein fantastischer Morgen für uns, als wir den Kite hissten und versuchten, mit unserem Spinnaker tiefer zu segeln als sie [die Zweiten im Ranking] und so schafften wir es schließlich, sie zu überholen«, lächelte der norddeutsche Skipper. Mit dem zweiten Platz im Eröffnungsrennen sichert sich das Team sechs Punkte – ein starker Start in ihre Gesamtkampagne beim Ocean Race Europe.



Die Crew von Malizia von links nach rechts: Flore Hartout (OBR), Justine Mettraux, Will Harris, Boris Herrmann und Cole Brauer

DAS OCEAN RACE EUROPE war in Kiel spektakulär gestartet, als sieben Imocas bei 15 bis 20 Knoten Wind um die beste Position kämpften um als erste das nahegelegene Wertungsgate zu erreichen. »Der Start in Kiel war ziemlich intensiv, mit wenig Platz und wenig Zeit, und dazu kam noch ein technisches Problem mit unserem Rollreff«, erinnert sich unser Ehrenmitglied. Das verhinderte den





↑ Die Crew von Team Malizia feiert ihren zweiten Platz in Etappe 1 des Ocean Race Europe 2025

➤ Malizia - Seaexplorer heute früh bei ihrer Ankunft in Portsmouth

→ Team Malizia in Portsmouth, Großbritannien



erhofften starken Start. Minuten später kam es zu einer dramatischen Situation, als »Allagrande Mapei Racing« und »Team Holcim-PRB« kurz nach dem Überqueren der Linie kollidierten. Beide Crews blieben unverletzt, kehrten zum Dock zurück und begannen mit den Reparaturen, in der Hoffnung, so schnell wie möglich wieder ins Rennen zurückkehren zu können.

»Die Passage durch die Ostsee bis nach Skagen war ziemlich schnell und intensiv. Die Nordsee würde ich als etwas weniger intensiv beschreiben, da die Abstände zwischen den Booten größer waren und anfangs nicht viel möglich war. Gestern Abend wurde es dann richtig spannend, als sich die Strecke öffnete und wir verschiedene Optionen wählen konnten«, so der Skipper.

NACH NUR VIER TAGEN wird die Flotte kommenden Sonntag wieder an den Start gehen für die 1.400 Seemeilen lange Etappe vom englischen Portsmouth über das Scoring Gate »The Needles« und einen Fly-By in Matosinhos/Porto (Portugal) ins spanische Cartagena. Ob die Havaristen vom Start dann wieder mit ins Rennen gehen können, ist zum Redaktionsschluss noch offen: Die Teams haben in Kiel mit Hochdruck daran gearbeitet, ihre Boote wieder fit zu machen, um rechtzeitig am Start zu sein. Sie sind am Donnerstagabend/ Freitagmorgen in See gestochen. Will Harris wird die Malizia auf der zweiten Etappe skippern. Boris Herrmann kommt in Cartagena wieder an Bord. ✕

Malizia - Seaexplorer beendete die erste Etappe des Ocean Race Europe 2025 auf dem zweiten Platz



Opti WM/EMA in Travemünde

Text Friedrich Beckmann Foto Nicole Beckmann

Die WM/EM Ausscheidungsregatta 2025 der deutschen Optimist-Klasse vor Travemünde fand vom 29. April bis 3. Mai statt. Ausrichter waren der Norddeutsche Regatta Verein (NRV) und der Lübecker Yacht Club (LYC). Insgesamt gingen 82 Segler an den Start, um sich für die WM in Portorož (Slowenien) und die EM in Cesme (Türkei) zu qualifizieren. Unser Opti A Segler Friedrich Beckmann berichtet:

UNSER VORTRAINING, das vom Landestrainer SH Josse Bonatz in Travemünde durchgeführt wurde, sollte uns auf das Revier einstellen. Auch wurden die Boote für die Vermessung am Vortag der Regatta von uns durchgesehen und alte Teile ausgewechselt, sodass wir optimal auf die Regatta vorbereitet waren.

AM ERSTEN WETTFAHRTTAG hatten wir mit schwierigen Bedingungen zu kämpfen: Es gab viele Winddreher. Bei diesen Bedingungen konnten nur 3 von 12 geplanten Wettfahrten durchgeführt werden. Der zweite Wettfahrttag zeigte sich deutlich besser: Bei Sonnenschein und konstantem Wind fanden zwei Wettfahrten statt. Der dritte Wettfahrttag war die größte Herausforderung, da der Wind oft drehte und sich die Rennen langzogen. Besonders die siebte Wettfahrt dauerte deutlich länger als üblich, und aufgrund eines starken Winddrehers musste das Rennen abgebrochen und später neu gestartet werden. Am vierten Tag war der Wind schwach und drehte erneut, was dazu führte, dass keine weiteren Wettfahrten mehr möglich waren.

Die Gesamtregatta war mit 9 statt der geplanten 12 Wettfahrten schwieriger als erwartet. Diese Bedingungen stellte unser Team vor Herausforderun-

gen, die wir nicht erfolgreich lösen konnten, so dass keiner von uns zur EM oder WM fahren wird.

DIE BESTEN 20 Segler*innen wurden bei einer feierlichen Preisvergabe geehrt und für die WM und EM nominiert. Insgesamt wurden 5 Segler für die WM und 7 für die EM nominiert, während die DSV-Jugendwartin Heike Hannker 8 Segler*innen für die Deutsch-Israelische Jugendbegegnung einlud.

Ich bedanke mich bei meinem Trainer Josse und allen ehrenamtlichen Helfern, die während der Schulzeit und über den 1. Mai sich die Zeit genommen hatten, uns diese Regatta zu ermöglichen.

Lena Hackmann wird an der Deutsch-Israelischen Jugendbegegnung teilnehmen. ✕



Sie ... haben einen Traum?

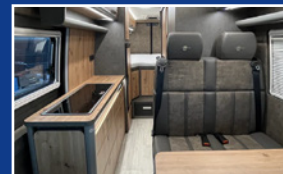


... möchten einen indiVANdual gebauten TRM-Van!

... möchten ein Fahrzeug in hochwertiger Handwerksarbeit?

... möchten Ihre Ideen einbringen und dabei gut beraten werden?

... möchten kein Fahrzeug von der Stange?



TRM VAN | individual | lifestyle

Tank Reisemobile e.K. | René Tank
Tel. +49 (0) 4349 / 91 94 10 | info@trm-van.de

www.trm-van.de

Wittensee Fight 2025

Text Frederik Heisterkamp, Leif Kähler **Foto** Patrick Böhmer

Am Wochenende Anfang Mai waren unsere 29er Teams auf dem Wittensee fleißig am Trainieren und anschließend bei der Regatta. Leif Kähler und Frederik Heisterkamp berichten:

AM WOCHENENDE vom 3. bis 4. Mai fand der Wittensee Fight 2025 statt. Vor der Regatta haben die 29er Teams vom Kieler Yacht-Club zwei Tage vor Ort trainiert. Dabei wurde hauptsächlich an Starts und Manövern gearbeitet. Die Bedingungen waren wechselhaft, aber gut zum Trainieren. Die Betreuung wurde von Patrick Böhmer, Ben Heinrich und Thomas Berg übernommen.

Zur Regatta waren 26 Teams gemeldet, davon 17 vom KYC.

Am Samstag wurden drei Wettfahrten gesegelt. Das Wetter war wechselhaft mit drehendem und starkem Wind. Es war nicht einfach, konstant zu segeln, aber die Bedingungen waren fair.

Am Sonntag gab es wieder drei Wettfahrten – diesmal bei viel Regen und böigem Wind. Es war kalt, nass und anstrengend, aber die Wettfahrtleitung hat alles durchgezogen.

DIE TOP 5 der Regatta bestand komplett aus KYC-Teams:

1. Hanno Rix / Maximilian Reuner
2. Amelie Röpke / Karlotta Heisterkamp
3. Leif Kähler / Frederik Heisterkamp
4. Paul Lepa / Simeon Schubach
5. Niels Tinnemeier / Luise Schmidt

INSGESAMT WAR der Wittensee Fight ein guter Saisonstart mit starkem KYC-Ergebnis und vielen Wettfahrten bei Regatta-bedingungen. *



Die Rushhour endet hier. Mit den preisgekrönten, leicht zu handhabenden Yachten von Sunsail tauschen Sie die überfüllten Pendlerstraßen gegen das offene Mittelmeer. Viel Platz, frische Luft und Segeln leicht gemacht.

Erfahren Sie mehr auf
sunsail.com/de
+49 0610180 73 082



Ancora Cup

Text Gregor Patitz Fotos Britta Peitz, Kai Bertallot

Der Neustädter Segler Verein e.V. lud zum Ancora Opti-Cup in die Neustädter Bucht ein. Am Wochenende des 10./11.5.2025 segelten wir an einer anderen Stelle der Ostsee, in Neustadt um die Wette. Unser Opti B Segler Gregor Patitz berichtet von einem spannenden und erfolgreichen Wochenende:

ZWISCHEN DEN GROSSEN YACHTEN wirkten die Optis wie Spielzeuge. Ganz schön klein, unsere Boote. Es gab weniger Wind als für diesen Ort erhofft, aber bis auf eine kurze Startverschiebung an Land lief alles wie am Schnürchen. Die Uniform-Flagge sicherte zügige Starts und eine angenehm zackige Wettfahrtfolge. Konstanter Wind bei 7–10 Knoten, kaum Winddreher, wenig böig, Kabbelwelle am ersten Tag, etwas mehr Welle am Zweiten, ließen uns Dreimal »Inner-«, zweimal »Outerloop« segeln mit Sonne »on top«.

Die KYCler Opti B-Segler*innen reihten sich vorne ein: Johann fuhr uns gleich viermal davon und siegte. Alle anderen eng beieinander, diesmal schafften es Gemma und ich aufs Treppchen. Erfolgreich waren wir alle gemeinsam! Ich bin eher viel Wind-Orä-Fan, umso mehr freue ich mich beim Segeln. Dank vieler Sponsoren gab es schöne Preise und jede Menge »Goodies«.

IN OPTI B segele ich jetzt genau ein Jahr, beim KYC seit 11 Monaten. 2024 war ich an gleicher Stelle Drittlezter, jetzt Dritter. Besten Dank an unsere Trainer Jannes, Jonna, Kai, Kai-Steffen, Larissa, Noah und meine großartige Trainingsgruppe.

VOM WETTFAHRTGEBIET kann man übrigens auch auf die Achterbahn-Loopings vom Hansa-Park schauen :-)



Ergebnisse

Opti A

2. Jelte Book
3. Friedrich Beckmann
4. Philipp Werth
7. Josephine Korth
8. Johann Pirwitz
9. Morten Gebhardt
10. Gregor Lerch
14. Leif Tinnemeier
15. Laura Thiem
16. Lothar Sorg
27. Hjalmar Friedrichs
29. Frieda Sievers

Opti B

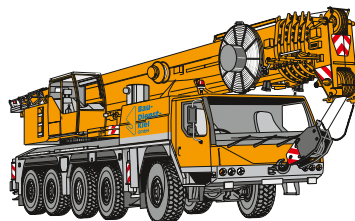
1. Johann Engel
2. Gemma Ziervogel
3. Gregor Patitz
4. Bo Prange
6. Jonte Sierck
7. Frederik Schmidt
8. Julie Book
10. Ida Peitz
14. Thea Rix

SKIPS
Yachtausrüstung

ALLES FÜR SKIPPER & BOOT IM YACHTZENTRUM KAPPELN

Bekleidung • Yachtfarben • Tauwerk • Pflegemittel
Seekarten • Nautische Literatur • Schlauchboote • Gas

EUROLINE-SKIPS Inh. Oliver Zülsdorff e.K. • www.skips.de
Kappeln • Am Hafen 23a • 04642/91 05 10 • info@skips.de



Bau-
Dienst-
Kiel
GmbH

- AUTOKRANE
- SCHWERTRANSPORTE
- KOLONNENARBEITEN



Speckenbecker Weg 126 • 24113 Kiel
Telefon (0431) 68 21 21 • Telefax (0431) 68 83 80
www.bau-dienst-kiel.de • E-Mail: info@bau-dienst-kiel.de

35. Opti Schanzenberg Regatta

Text Jonte Sierck Fotos Ole Assmann, Axel Heller

Rund um das Wochenende 10./11.5.2025 waren unsere Opti A und Opti B Segler*innen mit ihren Trainern zu Gast in Lübeck. Auf dem Ratzeburger See versuchten wir unser Können in den Wettfahrten zu zeigen. Unser Opti B Segler Jonte Sierck berichtet von der Regatta, die einen ganzen Tag Warten mit sich brachte:



© Axel Heller

AM ERSTEN MAI-WOCHENENDE fand die 35. Schanzenberger Opti-Regatta am Ratzeburger See statt. Vom Lübecker Segler Verein e.V. organisiert, war es ein tolles und lehrreiches Wochenende.

Am ersten Tag hatten wir leider durchgehend Startverschiebung. Um 16 Uhr wurde dann bekannt gegeben, dass wir heute keine Wettfahrt mehr segeln. Es wurden die Boote abgebaut und danach noch gegrillt, es gab leckere Würstchen und Fleisch.

AM NÄCHSTEN TAG war schon um 10 Uhr der erste Start, da wir ja am ersten keinen geschafft hatten aufgrund der Windbedingungen. Der Wind hat viel gedreht und wir hatten relativ viel Wind und Sonnenschein. Leider schafften wir nur 3 Wettfahrten, bevor es für uns Opti B's mittags wieder zurück in den Hafen ging. Die Opti A's schafften noch ein Rennen. Im Hafen gab es dann leckere Nudeln.

Wir gewannen in Opti B und konnten den Teampokal somit verteidigen. Am Ende war es ein spannendes und lehrreiches Wochenende. ✕



Ergebnisse

Opti A

2. Jelte Book
5. Josephine Korth
7. Lothar Sorg
13. Leif Tinnemeier
18. Frieda Sievers
30. Gregor Lerch
31. Laura Thiem

Opti B

1. Julian Esch
5. Gregor Patitz
6. Jonte Sierck
11. Julie Book
12. Gemma Ziervogel
20. Johann Engel
34. Ida Peitz
40. Elise Lehmann

TAKACAT
EUROPE

TAKACAT - Katamaran-Schlauchboote

als Dingi | Familienboot | Powerboot

 ab 20 kg  2,4 m bis 4,6 m

REMIGO - Elektro-Außenborder

Vollmetallgehäuse | Marine-Aluminium | für Boote bis 1,5 Tonnen

 12 kg  1 000 Watt  wartungsfrei



www.takacat.de

43. Lake Garda Meeting 17.-20.4.25

Text Hjalmar Friedrichs, 13 Jahre Fotos Gunnar Friedrichs

AM DONNERSTAG bin ich direkt nach der Schule nach Torbole gefahren, da das Training bereits Freitagnachmittag anfang. Ich war schon um 8 Uhr da, weil es keinen Stau gab. Als erstes checkten wir im Hotel ein und frühstückten. Nachmittags fuhren wir zum Hafen und luden das Boot von unserem Anhänger ab. Das Training am Freitag begann erst um 14:30 Uhr, an den anderen Tagen bereits um 10 Uhr. Die Trainingstage liefen immer gleich ab: Erst eine Vormittageinheit, dann Mittagessen bei den Eltern (die immer abwechselnd für alle gekocht haben) und anschließend eine Nachmittageinheit. So verlief es bis zur eigentlichen Regatta. Spannend fand ich, mit Kindern aus anderen Ländern wie USA, Ungarn und Schweden zu trainieren.

EIN HIGHLIGHT WAR die Eröffnungsfeier in Riva. Alle Flaggen der Nationen der Teilnehmer wurden geschwenkt, der KYC Stander ganz vorne dabei.

AN DEN REGATTATAGEN segelten wir immer vormittags raus und blieben ca. 4-5 Std. auf dem Wasser. Für die Eltern war das GPS-Tracking sehr spannend. Sie konnten jeden Segler/-in genau verfolgen und gucken, ob er/sie die richtigen Entscheidungen traf. Außerdem war das Tracking

wichtig, damit die Trainer uns noch bessere Tipps geben konnten.

Ansonsten liefen die Regattatage gut, wenige Frühstarts, wenige allgemeine Rückrufe. Leider kam von uns niemand in die Goldfleet. Ich denke aber trotzdem, dass die Regatta allen viel Spaß gemacht hat. Es war etwas Besonderes, an einer Regatta mit 722 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus vielen verschiedenen Ländern auf einem großen Gebirgssee in Italien teilzunehmen! Persönlich bin ich mit meinem Ergebnis zufrieden.

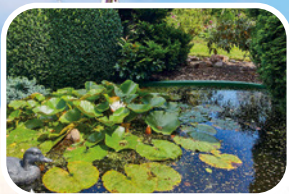
VIELEN DANK AN die Trainer Kai-Steffen, Jannes, Jonna und Josse. ✕



KYC-Ergebnisse

163. Lena Hackmann	416. Laura Thiem
173. Friedrich Beckmann	426. Titus Rohn
227. Johann Pirwitz	454. Gregor Patitz
242. Jelte Book	512. Frieda Sievers
270. Josephine Korth	540. Leif Tinnemeier
299. Philipp Werth	548. Johann Engel
343. Morten Gebhardt	570. Frederik Schmidt
369. Hjalmar Friedrichs	610. Julian Esch
391. Gregor Lerch	662. Julie Book

Beratungen · Beeteinfassungen · Steinsetzarbeiten · Friesenwälle · Gartenteiche · Gabionenzäune · Gehölzpflanzungen · Staudenbeete · Ihre Wünsche · uvm.



Jörg Paulwitz Gartengestaltung

Im Land zwischen den Meeren sind wir zu Hause,
hier setzen wir ihre Gartenträume um!

Tel.: 0178 7164224



Opti-Liga Regatta in Laboe

Text Emil Gauter, RG3 Fotos Alexandra Schneidewind

DIE ERSTE OPTI REGATTA in der Saison 2025 für unsere Gruppe, die RG3, war für Sonntag, den 18. Mai in Laboe geplant. Wir haben uns bereits am Samstag mit unserem Trainer Nick in Strande getroffen. Am Vormittag haben wir unsere Boote getrimmt und eine Trainingssession vor Strande absolviert. Nach der Mittagspause haben wir unsere Slipwagen bei Nick auf das Motorboot geladen und sind abgelegt mit Kurs Laboe. Da es ein langer Raumschotskurs war, haben wir viele Halsen trainiert, bis wir am großen Fahrwasser ankamen. Hier haben wir uns als Gruppe wieder gesammelt und sind zusammen auf kürzestem Weg durchs Fahrwasser gesegelt. Hinter dem Fahrwasser haben wir eine wunderschöne Sandbank entdeckt und Nick hat beschlossen, dass wir einen Badestop einlegen. In Laboe angekommen, haben wir unsere Boote abgebaut und sind mit dem Trainerboot zurück nach Strande gesauert – natürlich mit Vollgas.

AM SONNTAGMORGEN ERWARTETE uns ein starker Wind mit viel Welle und der Wettfahrtsleiter beschloss, dass die Regatta im Hafenbecken von Laboe stattfinden könne. Da hier nicht ausreichend Platz für 22 Optis ist, sind wir in 4er Gruppen mit Booten vom LRV gestartet. Erst waren wir etwas enttäuscht, dass wir nicht mit unseren eigenen Booten segeln konnten, dann hatten wir aber sehr viel Spaß. Durch die vielen Wechsel hatte man immer mal Pause und konnte die anderen Kinder anfeuern und die Rennen im Hafen genau beobachten. Besonders Rasmus hat unsere KYC-Segler stark angefeuert und unser Team verdankt ihm so manchen Rennsieg.



WIR SIND SEHR STOLZ auf die Platzierungen unserer Segler/innen und einen starken Mannschaftsauftritt in Laboe. Zur Siegerehrung gab es zu den Urkunden für jeden Teilnehmer noch ein kleines Geschenk und im Anschluss Kaffee und Kuchen für alle Segler/innen und Eltern.

DANACH HIESSES »Boote aufbauen« und Ablegen nach Strande. Der Wind hatte zum Nachmittag etwas abgenommen, und nachdem wir das Fahrwasser direkt hinter einem riesigen Containerschiff gequert hatten, sind wir eine lange Kreuz nach Strande zurück gesegelt.

ALS UNSERE BOOTE alle wieder in der Halle standen, waren wir ganz schön erschöpft aber sehr stolz und glücklich über das Erlebnis. Danke Nick – es hat sehr viel Spaß gemacht und wir freuen uns schon auf die nächste Regatta mit Dir. ✕

FARBEN-FISCHER-KIEL

GROSS - UND EINZELHANDEL



Rendsburger Landstr. 21, 24113 Kiel

Ab sofort:
Epifanes
Mischmaschine
für Mono- und
PU-Lacke

Seit über 70 Jahren Fachkompetenz im Norden

Wir führen Antifoulings bekannter Hersteller wie Seajet, Wohler, International und auch weiterhin Hempels.

www.farben-fischer-kiel.de

Unsere ILCA's bei der YES

Text Nikos Beckmann

Schilksee. Am 7. Juni war es so weit. Die Young European Sailing-Regatta hatte begonnen. Für mich war es die erste YES im ILCA 4. Ich war sehr motiviert, denn vor genau einem Jahr saß ich noch im Opti und konnte nur zugucken. Nikos Beckmann, 14 Jahre, berichtet:

DER ERSTE TAG begann im Regen und für alle Segler um 10 Uhr mit der Steuerleute Besprechung. Spätestens dort wurde jedem Segler klar, dass es ein wenig Wind Tag war. Aber niemand dachte, dass es so schlimm käme, denn um 12 Uhr kam die erste Stunde Startverschiebung, darauf folgte Stunde Nummer 2, 3 und 4. Am Ende des Tages konnte keine Bootsklasse ein einziges Rennen fahren.

AM NÄCHSTEN TAG gingen dann aber alle noch motivierter rein. Es waren nun vier Wettfahrten für die ILCA 4 geplant. Nach erneuten zwei Stunden Startverschiebung konnten endlich alle Segler rausfahren. Wir hatten 8–15 Knoten aus Nord West, wobei der Wind nach West drehen sollte. Dieses merkte man auch direkt in den Wettfahrten. Es ging in allen Rennen über links. Das gelang mir sehr gut und ich konnte mich nach dem 2. Regatta Tag auf Platz 14 wiederfinden. Doch war mir schon sicher, dass ich das nicht halten konnte, weil für den nächsten Tag 15–20 Knoten angesagt waren.

AM LETZTEN TAG standen die Finals an. Wir hatten dieselbe Windrichtung wie am Vortag, aber ein bisschen mehr Wind. Das erste Rennen gelang mir erstaunlich gut, doch dieses Glücksgefühl war leider schnell wieder weg. Denn im zweiten Rennen konnte ich mich nicht behaupten und fand mich eher hinten wieder. Zum Glück war dann aber zu wenig Zeit, um noch ein drittes Rennen zu segeln.

AM ENDE WURDE ich 17. und bin damit zufrieden. Vor mir war Moritz Engel, der sich am letzten Tag sehr gut nach vorne gesegelt und fast einen

Ergebnisse

ILCA 4:

5. Moritz Engel
8. Helene Loeck
17. Nikos Beckmann
22. Johann Lerch
33. Marthe Bardenhewer
41. Marit Durst
54. Franziska Keil
60. Rasmus Rohn

ILCA 6 (Men)

11. Max Struve
59. Jannes Book

ILCA 6 (Women)

17. Amaya Escudero

ILCA 7

2. Ole Schweckendiek
(1. U21 IDJoM Wertung)
7. Magnus Borchardt
16. Morten Borchardt
21. Tom Struve
25. Till Heimann
36. Erik Pitzner

Europe

6. Marisa Roch

Tagessieg geholt hatte und sich somit den 5. Platz holte. Helene Loeck schaffte noch einen Tagessieg und sicherte sich den 8. Platz in der Gesamtwertung.

ICH DANKE NOAH und allen anderen Trainern, sowie allen Helfern, die das möglich gemacht haben. ✕

SPEED AND SHINE Since 1937



**Erstklassige
Pflegeprodukte
für den
anspruchsvollen
Anwender**

**ROT
WEISS**

rotweiss.com

ROTWEISS Produkte Josef Zürn • Sandgraben 8 • D-88142 Wasserburg • Telefon (0 83 82) 8 90 44 • Fax 8 95 44 • www.rotweiss24.de




**Vertrauen Sie an Bord
auf 50 Jahre Erfahrung
von Kademantic**

**Sicherheit auf See
Made in Germany**





30. Eckernförder Eichhörnchen

Text Bo Prange

Am 14.-15.6.2025 fand das 30. Eckernförder Eichhörnchen statt. Unser Opti B Segler Bo Prange, 11 Jahre, berichtet von einem Regattawochenende mit Traumwetter:

ES HABEN SICH in diesem Jahr viele Segler*innen angemeldet: insgesamt 65 Opti-A und 76 Opti-B-Segler. Für die RG 3 Segler*innen war es für einige die erste B-Regatta und die Vorfreude und Spannung war entsprechend groß.

WIR WURDEN am Samstagmorgen sehr freundlich vom Eckernförder Segelverein willkommen geheißen und jede/r Segler*in hat eine gute Trinkflasche mit einem Logo der Regatta geschenkt bekommen.

Das Wetter spielte (im Gegensatz zum letzten Mal) deutlich besser mit! Am Samstag schien den ganzen Tag die Sonne und wir hatten 30 Grad.

Am zweiten Tag konnten wir dem angekündigten Gewitter und Regen trotzen, denn alle Wettfahrten waren pünktlich vor dem Regen fertig.

Am ersten Tag hatten wir sehr guten Wind um die 15 Knoten, nur manchmal ließ der Wind für ein paar Minuten komplett nach, um danach aber wieder weiter zu pusten. Trotzdem konnten wir (Opti B) gute vier Wettfahrten segeln. Beim ersten Start des Tages hatten wir einen allgemeinen Rückruf, aber danach konnten wir alle Rennen gut starten.

DER KYC KONNTE bei der ersten Wettfahrt auch direkt punkten, mit Jonte Sierck an der Spitze des Feldes. Die zweite Wettfahrt ging wieder an den KYC, hier konnte Julian Esch als Erster die Ziellinie überqueren. Bei der dritten Wettfahrt ging der KYC mit einem zweiten Platz von Johann Engel auch gut hervor.

Am Sonntag war der KYC weiter stark. Die fünfte Wettfahrt konnte ich (Bo Prange) gewinnen, Johann kam dicht hinter mir auf dem dritten Platz ins Ziel.

DURCH DIE INSGESAMT konstante gute Leistung konnte Johann Engel den Gesamtsieg der Regatta in Opti B einfahren und den Wanderpokal mit nach Hause nehmen.

Die Verpflegung vor Ort war großartig organisiert. Es gab am Samstag abends eine leckere Lasagne für die Segler*innen und am Sonntagmorgen konnte man sich am Frühstücksbuffet bedienen. Hier gab es sogar frisches Rührei.

FAZIT:

Es war eine sehr schöne Regatta bei sommerlichem Wetter, und ich freue mich schon auf das nächste Jahr in Eckernförde. ✖

Ergebnisse

Opti B

1. Johann Engel
4. Frederik Schmidt
5. Bo Prange
8. Julian Esch
10. Jonte Sierck
13. Julie Book
15. Gemma Ziervogel
21. Lone Möser
26. Ida Peitz
34. Hedi Ziervogel
44. Marit Düpre
47. Lotta Düpre
58. Mats Frenkert
63. Bjarne Schneidewind
66. Florentine Korth
67. Martha Elle Blitzhenner

Opti A

6. Jelte Book
11. Morten Gebhardt
18. Johann Pirwitz
20. Josephine Korth
23. Gregor Lerch
30. Lothar Sorg
32. Leif Tinnemeier
35. Laura Thiem
40. Hjalmar Friedrichs
51. Fia Echternach
56. Frieda Sievers

Europameisterschaft der ILCA 4 in Puck

Text Johann Lerch **Fotos** Patrick Paul, Noah Piotraschke

Dieses Jahr fand die Europameisterschaft der ILCA 4 in Puck (Polen) statt. Mit uns waren über 470 Seglerinnen und Segler aus 41 Nationen am Start. Unser ILCA 4 Segler Johann Lerch berichtet von seiner ersten Europameisterschaft:

AM SAMSTAGMORGEN MACHTEN wir uns, ein wenig aufgeregt, von Strande aus auf den Weg nach Polen. Nach über neun Stunden Autofahrt und ein paar Pausen sind wir dann endlich ziemlich müde in Puck angekommen. Wir haben erstmal unsere Boote abgeladen und den Hafen erkundet. Auch mein Handy habe ich gleich mal verloren. Zum Glück haben es andere Urlauber gefunden und es mir nach einem Anruf zurückgegeben. Danach sind wir in unsere Unterkunft gefahren, um uns dort für die nächsten zwölf Tage einzurichten.

VON SONNTAG BIS MITTWOCH haben wir dann gemeinsam mit den Seglerinnen und Seglern aus Mecklenburg-Vorpommern bei gutem Wetter und viel Wind das Revier kennengelernt und uns auf die Europameisterschaft vorbereitet. Dabei sind wir schon viele Rennen gegen Segler aus anderen Nationen gesegelt. Abends haben wir dann im Team gemeinsam gegessen und die Abende ausklingen lassen.

NACHDEM WIR ALLE die Vermessung unserer Boote geschafft hatten und auch zuvor versenktes Material wieder ersetzt und vermessen war, hat Noah mit uns am letzten Tag vor den Rennen der EM einen Layday eingelegt. Wir konnten ausschlafen und entspannt unsere Boote auf die Regatta vorbereiten. Später am Tag haben wir dann noch als deutsches Team Volleyball gespielt und sind abends gemeinsam zur Eröffnungsfeier gegangen.

AM FREITAG STANDEN die ersten Wettfahrten der EM an. Es waren für jeden Tag nur 2 Rennen geplant und somit waren die Tage auf dem Wasser sehr kurz und es blieb neben Schularbeiten noch Zeit für Erholung. Das Wetter war an den ersten Tagen perfekt – 15 Knoten Wind und Sonne. Am dritten Vorentscheidungsstag hatten wir dann sehr schwache, drehende Winde. Am



ersten Finaltag hatten wir dann fast zu wenig Wind, dafür viel Sonne. Dennoch haben wir ein Rennen geschafft. Der meteorologische Kontrast dazu erwartete uns an den letzten beiden Tagen, an denen wir sehr viel Wind und Regen abbekommen haben.

ES WAR FÜR fast alle von uns die erste Europameisterschaft, an der wir teilgenommen haben. Wir konnten viel lernen und viele neue Eindrücke sammeln.

Ein riesiges Dankeschön an unseren Trainer Noah und unsere Eltern, die uns diese unvergessliche Zeit in Polen ermöglicht haben! ✕

Ergebnisse

Girls Silver Fleet

8. Helene Loeck

Girls Bronze Fleet

14. Marit Durst

32. Marthe Bardenhewer

43. Franziska Keil

Boys Bronze Fleet

9. Moritz Engel

54. Nikos Beckmann

62. Johann Lerch

68. Moritz Thiel



Einfelder Opti Cup

Text Lukas Hagemann Fotos Harald Möser, Katja Korth

HIER BERICHTE ICH, Lukas Hagemann (12 Jahre), euch von dem Einfelder Opti Cup 2025, der vom 5. bis 6. Juni in Neumünster Einfeld stattfand. Da ich die Anmeldefrist verpasst hatte, ging ich direkt nach meiner Ankunft über den Steg ins Büro. Der See lag in einer malerischen Ruhe vor mir. Doch der Schein trog! Schon während der Steuerleutebesprechung warnten uns die Trainer vor den Windverhältnissen auf dem Wasser. Draußen bekamen wir es zu spüren,

und langweilig wurde es nicht. Ein paar Segler mussten das Rennen sogar abbrechen, da der Wind ordentlich zunahm. Insgesamt war es eine tolle Erfahrung, dabei gewesen zu sein. Schön war auch das gemeinsame Tretboot fahren vor der Siegerehrung. ✕



IHR BOOT UNSERE WERFT

Neues Ziel – neues Boot

Wir haben die Alleinvertretung für J/BOATS in Deutschland und Dänemark und sind Händler für SARGO, X SHORE, MAKAI und Gebrauchtboote.

Unsere Werft bietet Volls-service rund um den Wassersport mit Winterlager, Service- und Reparaturarbeiten. Unsere Profis aus dem Bootsbau, der Yachttechnik und -lackierung machen auch Ihr Boot fit für jeden Törn.



MITTELMANN'S WERFT
yachtwerft & winterlager

Am Südhafen 6 / 24376 Kappeln
Tel. 04642.180 300 / yachtandel@mittelmanswerft.de
www.mittelmanswerft.de



Mosquito Cup 2025

Text Titus Rohn Fotos Ingvild Buchholtz

Am 12./ 13. Juli fand der Mosquito Cup 2025 auf der Flensburger Förde statt. Es sind 31 A-Segler angereist und es war meine sechste Opti-A-Regatta in diesem Jahr. Unser Opti-A-Segler Titus Rohn berichtet:

AM SAMSTAG FUHREN wir nach der Steuerleutbesprechung und der Teambesprechung zum Wettfahrtgebiet auf der dänischen Seite der Flensburger Förde. Um 12 Uhr war dann der 1. Start bei etwa 6–10 Knoten Wind. Wir fuhren 4 Wettfahrten. Gleich zu Beginn konnte ich einen fünften und später sogar einen ersten Platz ersegeln – das war ein tolles Gefühl.

NACH DEM SEGELN mussten wir die Optis nicht abbauen, sondern konnten sie in die große Bootshalle schieben. Danach gab es dann noch leckere Hot Dogs für alle. Ich habe mit meinen Eltern auf der Wiese zwischen dem FSC und der DHH das Wochenende gecampt, daher konnte ich anschließend noch mit meinen Freunden in der Ostsee baden und dann spielten wir noch mit vielen anderen Kindern Fußball.

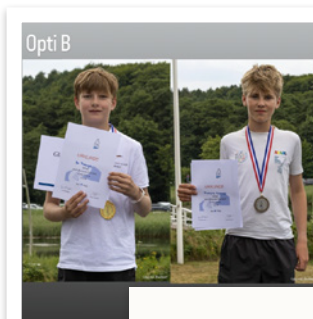
DER SONNTAG STARTETE mit etwas mehr Wind, ca. 14–20 Knoten. Wir sind noch zwei Wettfahrten gefahren. Ich erzielte leider nicht so gute Ergebnisse wie am Samstag, dennoch hatte ich viel Spaß auf dem Wasser.

AM ENDE LANDETE ich auf dem dritten Platz. Gewonnen hat Sarah Krupp vom MSC/ NRV vor meiner Club-Kameradin Josephine Korth. Herzlichen Glückwunsch!



VOR DER SIEGEREHRUNG gab es noch Bratwürste für alle. Ich fand es toll, dass bei der Siegerehrung jeder Teilnehmer eine Urkunde bekam. Ab dem 6. Platz bekam man einen Gutschein von »Jess Segelsport« und die ersten drei Segler bekamen auch noch eine Medaille.

VIELEN DANK AN das Team vom FSC, der wieder eine super Regatta ausgerichtet hat und allen Teilnehmern ein schickes T-Shirt geschenkt hat. Ebenfalls danken möchte ich der Fotografin Ingvild Buchholz für die tollen Fotos. ✕



Ergebnisse

Opti A

2. Josephine Korth
3. Titus Rohn
9. Hjalmar Friedrichs
11. Gregor Lerch
12. Lothar Sorg
14. Julian Esch
15. Laura Thiem
21. Frieda Sievers
31. Jelte Book

Opti B

1. Bo Prange
2. Frederik Schmidt
5. Johann Engel
6. Gemma Ziervogel
8. Ida Peitz
9. Julie Book
15. Thea Rix
34. Martha Bitzhenner
35. Florentine Korth
36. Bjarne Schneidewind
39. Hedi Ziervogel



Endlich war es so weit: Opti Liga beim SVK

Text Momme Dammrich Foto Niels Gauter

Die RG 3 musste sich aufteilen, denn am gleichen Tag fand in Flensburg ebenfalls der Mosquito Cup statt. Emil Gauter, Rasmus Clausen, Momme Dammrich und Jule Gebhardt waren beim SVK dabei. Als Trainerin kam Larissa Uhde mit. Unser Opti B Segler Momme Dammrich berichtet von einem erfolgreichen Tag.

ZUNÄCHST BAUTEN WIR die Boote auf und zogen uns um. Danach stand die Steuermannsbesprechung an. Als wir mit der Besprechung fertig waren, fuhren wir raus.

Vor dem ersten Start haben wir uns am Motorboot beraten und besprochen. Das erste Rennen war für uns alle aus dem KYC einfach. Es gab viel Wind und damit kamen wir als einzige gut zu recht. Doch beim nächsten Rennen war weniger Wind. Im letzten Rennen kam der Wind endlich zurück.

Als alle drei Rennen um waren, fuhren wir rein und zogen uns um.

IM GEBÄUDE DES SVK gab es eine große Überraschung: Ein Kuchen- und Waffelbuffet.

Erst als alle gegessen hatten, erfuhren wir unsere Platzierungen. Alle Teilnehmer bekamen eine Urkunde zusammen mit einer Medaille überreicht. Die ersten 3 Plätze bekamen noch zusätzlich ein großes Süßigkeitenglas geschenkt. Wir freuten uns alle tierisch.

AM ENDE BAUTEN wir noch unsere Boote ab und fuhren glücklich nach Hause. ✕



Elvstrøm Sails aus Kappeln für jeden Einsatzbereich

Herstellerunabhängige Serviceleistungen:

- Hafenservice mit An- und Ab- schlagen / Hol- und Bringdienst
- Reparaturen, Änderungen, Reinigung und Veredelung von Segeln, Persennungen und Bootspolstern
- Winterlager für Segel (gerollt, gelegt), Persennungen und Bootspolster (warm, trocken)

- Reffsysteme, Deck- und Masthardware,
- Tauwerk- und Takelarbeiten
- Segelbezüge aller Art
- silwy Produkte

Anliefern/Abholen
tägl. 24 Std. durch
Kunden möglich.
(Erfragen Sie den
Code für unseren
24/7-Raum)

**Wir suchen
Segelmacher
m/w/d**

Bewirb dich per Mail
→ info@b-segeln.de
und komm an Bord!

Lust auf
den schönsten
Arbeitsplatz
der Welt?



KIELER YACHT-CLUB
Mitglied seit 1993



— 23 JAHRE —
b'segeln

Becker Segel Elvstrøm Sails
Mehlbydiek 42 || 24376 Kappeln
T: 04642-925400
info@b-segeln.de || www.b-segeln.de

EPEX TECHNOLOGY

GXKO

XXO

FATXL

FAT

L.A. 2028 2025

Text Franziska Keil, 14 Jahre **Fotos** Alexander Alexiou, Volker Corell

Was machen eine deutsche Jugendliche, vier Jugendliche von den Bahamas und ein Niederländer zusammen in Los Angeles, am Segelstandort für Olympia 2028? Ganz einfach, die Jugendlichen segeln zusammen bei der Jugendweltmeisterschaft der ILCA 4 und der Niederländer coacht sie. Unsere 14 Jährige ILCA 4 Seglerin, Franziska Keil, berichtet:



Ergebnis

94. Franziska Keil

VOM 20. BIS ZUM 26. JULI fand in Los Angeles die Jugendweltmeisterschaft statt und ich konnte dabei sein.

ICH KAM SCHON eine Woche bevor die Regatta startete an, um den Jetlag zu verkraften und das Revier kennen zu lernen. Nach der Übernahme des gecharterten Bootes – von Zieglmayer – ging es gleich raus zum Training und zwar zusammen mit dem Team Bahamas und Coach Niels Broekhuizen.

NACH MEHREREN TAGEN TRAINING startete die JWM mit einer Parade aller 240 Segler aus 38 Ländern. An allen sechs Tagen konnten die beiden geplanten Wettfahrten gesegelt werden, da wir immer genug Wind hatten. Manchmal war die Strömung aber so stark, dass die Kreuzen bis zu 30 Minuten dauerten, statt der angedachten 15 Minuten und das Zeitlimit von 75 Minuten gerade so eingehalten werden konnte.

IN DEN ZWEI WOCHEN konnte ich viel tolles erleben und viel lernen ... nicht nur, dass »segelfertig« in Bahamas-Zeit anders ist als in Noah-Zeit. Ich traf bereits bekannte Segler, lernte aber auch viele neue Segler kennen und hoffe auf ein Wiedersehen, vielleicht bei der nächsten JWM in Aarhus?

BEDANKEN MÖCHTE ICH mich beim Cabrillo Beach Yacht Club und den vielen Freiwilligen, die das Event organisiert haben. Außerdem bei Niels und den Seglern von den Bahamas, dass ich bei ihnen mit trainieren durfte. ✖



Ilca 4 Euro Cup 2025 Warnemünde

Text Nikos Beckmann **Foto** Noah Piotraschke

Am 4. Juli war es soweit. Die Warnemünder Woche hatte begonnen. Für mich war es die erste Warnemünder Woche im ILCA 4. Ich war sehr motiviert, denn schon im Opti war Warnemünde immer ein gutes Revier. Unser Ilca 4 Segler, Nikos Beckmann, berichtet:

AM FREITAG nach der Schule fuhren wir um 15 Uhr los und kamen dann gut 2 Stunden später an. Wir luden noch schnell alle unsere Boote ab und durften dann in unserer luxuriösen Ferienwohnung ins Bett gehen, nachdem wir allerdings unsere Handys abgeben hatten.

DER ERSTE WETTFAHRTAG war der 5. Juli. Dieser begann unter bedecktem Himmel für alle Segler um 10 Uhr mit der Steuerleute Besprechung. Nach dem leider eher stressigen Slippen kamen alle aufs Wasser und wir konnten bei 10–20 Knoten 2 Rennen fahren. Danach gab es dankenswerterweise Nudeln für alle Segler.

AM NÄCHSTEN TAG war ein bisschen weniger Wind als am Vortag angesagt. Dieses konnten wir dann auch feststellen, denn wir hatten 10–15 Knoten aus Nordwest. Schon beim Einsegeln wurde jedem

Segler klar, dass das keine einfachen Bedingungen waren. Der Wind kam sehr wechselhaft und drehte ziemlich oft. Trotz der erschwerten Bedingungen konnten wir auch an diesem Tag unsere zwei Rennen fahren. Am Abend wurden wir in die Final Fleets aufgeteilt, wo ich mich mit etwas Glück in der Gold Fleet wiederfand.

Am ersten Final hatten wir dieselbe Windrichtung wie am Vortag, aber noch ein bisschen weniger Wind. Das Rennen lief bei uns allen ganz gut, und nach einer kurzen Startverschiebung konnten wir das letzte Rennen des Tages starten. Dieses Rennen gewann verdient Moritz Engel und holte sich damit einen Tagessieg.

DER DIENSTAG WAR dann leider auch schon unser letzter Tag in Warnemünde, doch er verabschiedete sich mit Sonne und Wind, was mir aber leider persönlich nicht so lag.

Am Ende konnten alle mit ihrem Platz sehr zufrieden sein. Wir luden unsere Boote auf und nach einem verdienten Döner ging es dann schnell wieder zurück nach Kiel.

Ich danke Noah und den anderen Trainern sowie allen Helfern, die das möglich gemacht haben. ✕

Ergebnisse

Ilca 4

11. Moritz Engel
31. Helene Loeck
38. Nikos Beckmann
54. Marit Durst

Ilca 7

1. Ole Schweckendiek
35. Morten Borchardt
60. Tom Struve
61. Till Heimann
62. Magnus Borchardt



Sonne, Swell und Flaute

DIE WELTMEISTERSCHAFT DER 29ER in Porto: Im Vortraining hatten wir auch noch traumhafte Bedingungen: Ab 13 Uhr waren 13–17 Knoten Wind, 1,5m Swell und 30 Grad Celsius. Wir kamen nach jedem Training mit einem fetten Grinsen an Land.

Text Hanno Rix und Maxi Reuner **Foto** Patrick Böhmer

MIT GROSSER VORFREUDE reisten wir mit einem großen Team von 16 29ern vom Kieler Yacht Club Anfang der Sommerferien nach Porto zur WM.

UNSER ALLER ERWARTUNGEN waren hoch, obwohl die Rahmenbedingungen nicht wie geplant waren: Thomas Berg stand uns seit Ostern leider nicht mehr als Landestrainer zur Verfügung und wurde auch nur teilweise ersetzt. Patrick Böhmer hatte versucht, das aufzufangen und sehr viel mit uns trainiert, uns gut vorbereitet und die Logistik perfekt organisiert. Zudem war unser Team in Porto stark aufgestellt – vier Trainer, Patrick Böhmer, Alisa Engelmann, Ben Heinrich und Philipp Sudbrack sollten dafür sorgen, dass wir trotz zweier Bahnen bestens betreut in die WM starten konnten.

Doch schon die lange Anreise gestaltete sich abenteuerlich. Zwei Transporter blieben unterwegs zwischenzeitlich liegen und ein Streik des portugiesischen Bodenpersonals führte dazu, dass fast niemand pünktlich und mit seinem Gepäck ankam.

Zum Glück konnte es trotzdem am 3.8. mit dem Training losgehen.

Im Vortraining hatten wir auch noch traumhafte Bedingungen: Ab 13 Uhr waren 13–17 Knoten Wind, 1,5 m Swell und 30 Grad Celsius. Wir kamen nach jedem Training mit einem fetten Grinsen an Land.

AM SAMSTAG, 2. August, stand zunächst die Vermessung an. Abends dann die offizielle Eröffnung: eine festliche Zeremonie, die in einem fröhlichen »Fahnenkampf« zwischen britischen und deutschen Teams gipfelte – internationale Segelstimmung pur und ein echtes Highlight für uns alle!

DER ERSTE START am Sonntag sollte um 11 Uhr erfolgen, doch Flaute und Warten bestimmten den Tag. Erst nach stundenlangem Ausharren ging es mit leichtem Nordwind und rund 10 Knoten endlich aufs Wasser. Drei Rennen konnten gesegelt werden – und wir merkten schnell: Die Bedingungen unterschieden sich gravierend vom Vortraining und von dem, was wir erwartet hatten. In diesem starken Feld ist jedes Manöver entscheidend, jede Platzierung hart erkämpft, kleinste Fehler kosten viele Plätze. Fast keines unserer Teams war wirklich zufrieden. Bei 24 angesetzten Rennen blieben wir allerdings trotzdem optimistisch.

MONTAG BRACHTE DANN... nichts: Wetterumschwung, morgens Nebel, kein Wind, keine Rennen – dafür nach langem Warten gemeinsames Relaxen am Strand. Am Dienstag, dem letzten Qualifikationstag, hieß es noch einmal alles geben: Delta um 11:30 Uhr, viel Warterei auf dem Wasser und letztlich drei Rennen bei 7–13 Knoten Wind und starkem Strom – um 19:30 Uhr waren wir erst wieder im Hafen. Unsere persönlichen Ergebnisse verbesserten sich spürbar, aber trotzdem hatten bereits jetzt fast alle ihr persönliches Ziel bei der Zuteilung in die Final-Fleets verfehlt. Wir wollten weiterhin alles herausholen was noch möglich war, es uns und unseren Trainern beweisen... was am Mittwoch gründlich daneben ging. Leichter Wind, starker Strom und seitlicher Swell machten die Bedingungen extrem anspruchsvoll und nach nur einem tricky Rennen ging es mit Startverschiebung an Land wieder in den Hafen. Am Donnerstag ging es nach starkem Nebel erst um 16 Uhr raus, ein Rennen für Gold und Silber – bei unter 5 Knoten und 180 Grad Winddreher zum Schluss –, Bronze und Emerald kein Rennen. Zum Abschluss am Freitag dann Treffen um 8 Uhr und wieder Warten – noch mehr Nebel, die



Windmaschine streikte komplett. Wenige Minuten vor der letzten Startmöglichkeit um 16 Uhr wurde dann noch angeschossen, aber gegen den Strom kam man bei dem leichten Wind nicht einmal vernünftig über die Startlinie. Der Abbruch war folgerichtig. Obwohl ein drittes Rennen bei den Finals durch einen zusätzlichen Streicher noch mal große Veränderungen bedeutet hätte, hatten andere Teams schon aufgegeben und sich vorzeitig auf den Weg nach Hause gemacht. Das KYC-Team hatte bis zum Schluss gehofft und kam hingegen erst gegen 17 Uhr in den Hafen, verpackte dann noch bis 21:30 Uhr, sodass wir alle trotz wenig Segelei ziemlich müde waren. Am Abflugtag wurde wieder gestreikt und wieder kam kaum jemand pünktlich mit seinem Gepäck nach Hause. So wurde An- und Abreise sinnbildlich für die Regatta:

Statt den geplanten 24 Rennen konnte die Gold/Silver Fleet nur insgesamt 8 und Bronze/Emerald nur 7 Wettfahrten absolvieren. Zu wenig, um den suboptimalen Start in die WM noch zu kompensieren. Das viele Warten war frustrierend und es war hart, die Spannung und die Motivation bis zum Schluss aufrecht zu halten.

WIR NEHMEN TROTZDEM gute Erinnerungen an das Vortraining, mehrere Top 10 Platzierungen in der U17 Wertung und wertvolle Erfahrungen mit, haben Geduld, Resilienz und mentale Stärke trainiert und sind nun motiviert, bei der Deutschen Meisterschaft in Warnemünde Ende September unsere Fähigkeiten zu beweisen.

Vielen Dank insbesondere an Alica, Patrick, Philipp und Ben, den Fahrern, den Eltern und dem Kieler Yacht-Club für die Unterstützung sowie Segelsport Jess für schnelle Hilfe bei Schäden vor Ort. x



Zeit für ein
Refit vom Profi
für Yachtoberflächen &
Unterwasserschiffe



 **Yachtlackierung**

 **Osmosevorsorge &
-Sanierung**

 **Korrosionsschutz**

 **Polieren & Versiegeln**

 **Pflegeprodukte**

www.yachtlackierung.de

 **Peter Wrede
Yacht Refits**



Deutsche Jugend Meisterschaft ILCA 4 in Wismar

Text Marit Durst Foto Carsten Engel

AM 28.08 SIND wir von Strande aus mit unserem Trainer Noah Piotraschke zum Vortraining für die IDJM in Wismar losgefahren. Direkt nach dem Abladen beim Yachtclub Wismar von 1897 haben wir mit der ersten Trainingseinheit auf dem Wasser begonnen. Wir haben fünf Tage bei durchwachsenen Windverhältnissen intensiv trainiert und sind gute Trainingsrennen mit allen anderen Landesverbänden gesegelt, die bereits vor Ort waren. Die Vermessung lief für uns alle sehr gut, denn wir kamen alle ohne Beanstandungen durch. Unser Layday war am Samstag, einen Tag vor dem ersten Regattatag. Dort haben wir unsere Boote gecheckt, danach haben wir zusammen die Stadt erkundet und anschließend Eis gegessen. Meine Mutter hatte uns mitten in der Stadt am Marktplatz eine wunderschöne große Ferienwohnung für das gesamte Team gebucht. Sogar die ILCA 6 Segler vom Trainer Florian Jakobtorweihen konnten mit untergebracht werden.

AM SONNTAG STARTETE dann endlich der erste Wettfahrttag mit moderatem Wind. Der erste Start war um 11 Uhr, deshalb fuhren wir ca. eine Stunde vorher zum Regattagebiet, das man in ca. 20 Min erreichte. Beim Slippen musste man darauf achten, dass man sich vorher in der Bootshalle ausgetragen hatte, sonst bekam man eine Punktstrafe. Dafür entfiel das Setzen der Flagge Delta, was entspannend war. Wir segelten nicht in Fleets, was ich persönlich gut fand, da es insgesamt nur 80 Meldungen gab, davon nur 20 Mädchen. Ich war am Anfang sehr nervös, weil es für mich die erste Deutsche Meisterschaft im ILCA 4 war. Leider klappten meine Starts nicht so, wie ich es mir vorgenommen hatte, deshalb konnte ich auch nicht die Platzierungen einfahren, die ich mir als Ziel gesetzt hatte.

DIE NÄCHSTEN TAGE waren mit 15–25 Knoten sehr windig. Insbesondere am Dienstag gab es Fronten mit 25+ Knoten. Deshalb hat die Wettfahrtleitung uns ILCA 4 nach zwei Rennen abgebrochen. Geplant waren täglich drei Wettfahrten. Am letzten Tag machten wir drei Wettfahrten bei moderatem Wind mit starken Fronten. Im ersten Rennen konnte ich auch mal zeigen, dass ich vorne dabei sein kann. Nach wie vor fehlt mir das Gewicht und die Kraft, um bei viel Wind das Boot schnell zu fahren. Die langen Wettfahrten mit ca. 60 Minuten pro Rennen empfand ich als sehr fordernd.

Ergebnisse

Ilca 4:

2. Moritz Engel
21. Johann Lerch
55. Marit Durst
58. Rasmus Rohn
71. Helene Loeck

Ilca 6

6. Max Struve
45. Jannes Book

MORITZ ENGEL aus meiner Trainingsgruppe kam mit den Bedingungen so gut klar, dass er einen tollen zweiten Platz belegte und somit Deutscher Vize-Meister wurde und auch zweiter in der U16-Wertung wurde.

Ein großer Dank gilt auch unserem Trainer Noah Piotraschke, der uns super auf dem Wasser, aber auch an Land, betreut hat. ✱



Ihre Spezialisten für Offset-,
Digitaldruck und Gestaltung.

Ihr Kompass für **erstklassige** **Druckqualität**

CO2-NEUTRAL

OFFSET **DIGITAL**
GESTALTUNG
LETTERSHOP

EGGERS Druckerei & Verlag GmbH
Dührenkamp 1
23774 Heiligenhafen

Tel. 0 43 62 / 90 23-0
info@eggers-druck.de
www.eggers-druck.de

NN-Druck
eine Marke von EGGERS



EGGERSDRUCK

Aus Liebe zum Detail.

Wir sind
zertifiziert



**richter
kiel.**

■ STAHL ■ METALLE ■
■ KUNSTSTOFFE ■

Klare Sicht? Garantiert!

Einfach und schnell zu Ihrer neuen
MASSGESCHNEIDERTEN BOOTSSCHEIBE
aus **ACRYLGLAS GS** und **POLYCARBONAT**.

Wir fertigen für Sie nach Schablone
oder anhand Ihrer alten Scheiben.

Adolf Richter GmbH

■ **ADRESSE** Bunsenstraße 2a ■ 24145 Kiel ■ **TELEFON** 0431 7 17 95-0
■ **MAIL** info@richter-kiel.de ■ **WEB** richter-kiel.de ■



alte-gronlund@unsplash.com

Segeln in den Mai

DER 1. MAI fiel dieses Jahr auf einen Donnerstag und bot damit die perfekte Gelegenheit, in den Mai zu segeln und das lange Wochenende für eine Tour zu nutzen. **Text** Jette Onnasch **Fotos** Benno Petersen, Jette Onnasch

DIE MOTIVATION auf ein paar schöne Segeltage war bei uns allen hoch, und so konnten wir sowohl die »Zukunft IV« als auch »Maci« und »Bibelot« mit einer Crew füllen und zusammen als Flotte lossegeln.

AM 1. MAI steuerten wir bei strahlend blauem Himmel und um die 10 Knoten Wind Høruphav an – ideale Bedingungen, um sich nach der Wintersaison wieder mit den Booten vertraut zu machen und sich als Crew einzuspielen. Die J/80 und die J/99 zeigten gleich, was sie so können, und setzten ihre Gennaker. Auf der Kuh nutzten wir zunächst die entspannten Bedingungen, um eine ausgiebige Sicherheitseinweisung durchzuführen und einige Manöver durchzusprechen. Als die J/99 uns dann aber überholte, setzten dann aber auch wir unseren Spinnaker und segelten einen schönen Downwind-Kurs.

SOBALD ALLE BOOTE in Høruphav angekommen waren, wurde der Grillplatz direkt in Beschlag genommen. Schnell wurde ein leckeres Grillbuffet aus verschiedenen Salaten und Fleischvariationen gezaubert und wir ließen gemeinsam den Abend ausklingen.

AM NÄCHSTEN TAG ging es nach einem gemeinsamen Frühstück weiter Richtung Søby. Auch an diesem Tag meinte es Bonku gut mit uns und schenkte uns einen entspannten Wind und schönes Wetter. Es war schön zu sehen, wie gut wir die drei Boote, trotz ihrer vielen unterschiedlichen Gegebenheiten, beieinander halten konnten und teilweise über längere Strecken nah beieinander segelten.

ANGEKOMMEN IN SØBY nutzten ein paar von uns das schöne Wetter aus, um anzubaden. Die Wasserscheueren unter uns stöberten in der Zeit lieber beim Superbrugsen nach dänischen Leckereien. Danach ging es ans Kochen. Es gab bei uns auf der Kuh Spaghetti Cabonara a la Yachtschulkochbuch, und wir machten uns gemeinsam einen schönen Abend inklusive Boothopping unter den Crews.





DER SAMSTAG zeigte sich etwas kühler und grauer. Trotzdem hatten wir einen tollen Segeltag und sind einen schnellen Amwindkurs Richtung Maasholm gesegelt – die Kuh konnte mal wieder zeigen, dass sie auch auf der Kreuz sehr viel Spaß macht. Auch an diesem Tag haben wir es wieder geschafft, alle drei Boote als Flotte zusammenzuhalten. So konnte die J/99 die J/80 in den Hafen hineinschleppen und die J/80 musste nicht das schmale Fahrwasser hochkreuzen.

ANGEKOMMEN IN MAASHOLM ergab es sich, dass alle drei Boote nebeneinander liegen konnten. Kurz nach dem Anlegen kam dann der erste große Regenschauer, sodass wir es uns unter Deck gemütlich gemacht haben und den Abend mit Karten spielen und Nudeln mit Pesto ausklingen ließen.

AM SONNTAG GING es früh zurück nach Kiel. Kaum hatten wir den Kieler Leuchtturm querab, konnten wir gar nicht glauben, dass das schöne Wochenende sich schon dem Ende zuneigt.

Wir hatten noch einen sehr entspannten letzten Segeltag und segelten schließlich bei wenig Wind und auf Vorwindkurs in die Kieler Förde.

AM NACHMITTAG STAND dann bei allen Crews Schiff klären auf der Tagesordnung. Dank einer guten Arbeitsaufteilung und dem Motto »viele Hände, schnelles Ende« waren wir damit schon am frühen Abend fertig.

FÜR VIELE WAR es die erste Tour der Saison, für manche sogar die erste Reise mit der Yachtschule! Es war ein tolles Gefühl, als Flotte von Hafen zu Hafen zu segeln. Man hat allen anmerken können, dass sie das Segelfieber nach den ersten Segeltagen nun wieder so richtig gepackt hat. Wir freuen uns auf viele weitere Törns in diesem Jahr! ✕

DLS GmbH
Versicherungsgesellschaft
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

AHRENDT
Industriearmaturen

**IHR FACHHÄNDLER FÜR
BOOT- & SCHIFFARMATUREN**

PROGRAMMERWEITERUNG IM SEEWASSEREINSATZ!

Ahrendt Industriearmaturen führt nun auch, neben Einlauffiltern und Borddurchführungen, ein umfangreiches Programm an CR-Gewindefittings.

Darüber hinaus sind sowohl Absperrklappen, Flanschhähne, Rückschlagklappen, Kühlwasserfilter als auch Druckminder in seewasserbeständiger Ausführung lieferbar.

www.ahrendt-armaturen.de/schiffarmaturen

Gefertigt aus CR-Sondermessing für den See- und Meerwassereinsatz.

BESTSELLER: AUTOMATISIERTE KUGELHÄHNE

Kugelhähne/Seeventile aus CR-Sondermessing CW602N/ ENI2165 sind ab sofort auch als automatisierte Version lieferbar. Die Antriebsspannung ist 12-24V DC/AC und die Schutzart IP67. Neben einer Handnotbetätigung mit optischer Stellungsanzeige ist die Positionsabfrage über potentialfreie Endschalter möglich.

Ahrendt Industriearmaturen, Vorbruch 1, D-29227 Celle
Tel: +49 (0)5141 - 97 89 101 • Mail: info@ahrendt-armaturen.de

Unsere Himmelfahrtstour auf der »Maci«

Text Jette Onnasch **Fotos** Virgil Berndt, Malte Ritgen, Jette Onnasch, Jonas Willms

WIE JEDES JAHR nutzten wir Christi Himmelfahrt wieder für eine gemeinsame Tour. So kamen auch an diesem Wochenende zwei Crews zustande, eine auf der »Zukunft IV« und eine auf der »Maci«.

Auf der »Maci« freuten wir vier (Joel Zeuner, Adele Horstmann, Paul Ingwersen und Jette Onnasch) uns auf ein paar schöne Segeltage.

NACHDEM AM MITTWOCH noch bis spätabends alle Einkäufe verstaut und alle sonstigen Vorbereitungen getroffen worden waren, konnte es am Donnerstagmorgen früh losgehen. Gegen 9 Uhr liefen wir zeitgleich mit der Kuh aus.

ZIEL DES ERSTEN TAGES war Søby. Am Anfang lies uns der Wind leider etwas im Stich, sodass wir trotz gesetztem Code Zero nur sehr schleppend vorankamen. Ab Kiel Leuchtturm wurde es dann jedoch besser. Da der Wind nun weiter achterlich kam, setzten wir unseren A2 und kamen mit diesem bei um die 10 Knoten Wind gut voran.

Aufgrund der vielen Winddreher wechselten wir immer mal zwischen dem Code Zero und dem A2 hin und her.

Wir hatten einen tollen Segeltag bei schönem Wetter und viel Spaß dabei, durch die vielen Segelwechsel die Segel und deren Spielräume besser kennenzulernen.

Gegen 20 Uhr legten wir in Søby an und machten uns gleich daran, etwas zu kochen, denn nach dem langen Segeltag hatten wir alle Hunger. Bei einem leckeren Abendessen ließen wir gemeinsam den Abend ausklingen.



AM NÄCHSTEN TAG frühstückten wir erst einmal ausgiebig, um uns für den Tag zu wappnen und legten dann gegen 10 Uhr ab. Der ursprüngliche Plan war, Spodsbjerg als nächsten Hafen anzulaufen. Draußen erwarteten uns jedoch 20, in Böen 25 Knoten und ein Am- bis Halbwindkurs. Unter diesen Bedingungen entschieden wir uns, den Schlag nach Marstal zu verkürzen. Bevor wir auf die Ansteuerungstonne von Marstal zufuhren, nutzten wir aber nochmal die Zeit für ein ausgiebiges Halsentraining bei diesen Bedingungen.

ANGEKOMMEN IM HAFEN von Marstal stand uns dann die nächste Challenge bevor: Im Hafenbecken trieb ein kleines Segelboot mit einem Motorschaden herum, sodass uns Joel mal eben zeigen konnte, wie ein vernünftiges Abschleppmanöver funktioniert. Wir schleppten die doch etwas überforderte Crew zu ihrem Steg und machten uns dann selbst auf die Suche nach einem Liegeplatz.

Sobald wir angelegt und alles abgebaut hatten, nutzten wir den freien Nachmittag erstmal für eine ausgiebige Dusche und erholten uns mit Kuchen und einer Anlege-Spezi etwas von dem anstrengenden Segeltag.

Abends kochten wir dann gemeinsam ein leckeres Curry und machten uns auf den Weg zur Kuh, um den Abend mit einem gemeinsamen Spieleabend ausklingen zu lassen.





AM NÄCHSTEN TAG ließ uns Bonku leider etwas im Stich: es war kein Wind. Erst am Abend sollte er einsetzen, so dass wir uns dazu entschieden, einen Hafentag in Marstal einzulegen und dann durch die Nacht zurück nach Kiel zu segeln.

Dadurch, dass wir im Päckchen neben einem sehr motivierten Einhandsegler lagen, der um 7 Uhr ablegen wollte, blieb uns das Ausschlafen dennoch verwehrt. Um 7 Uhr hieß es also Schiff verholen. Danach ließen wir es uns jedoch nicht nehmen, nochmal in die Kojen zu schlüpfen und doch noch ein paar Stunden zu schlafen.

NACH EINEM SPÄTEN FRÜHSTÜCK machten wir uns dann gemeinsam mit der Crew der Kuh auf den Weg zu Schifffahrtsmuseum – ein wirklich sehr liebevoll gestaltetes Museum mit vielen schönen Eindrücken über die Entwicklung der Schifffahrt!

Danach nutzten wir den Nachmittag für ein paar kleine Bootsarbeiten. Nachdem wir uns dem Deck der »Maci« gewidmet hatten, dass es doch dringend nötig hatte, mal wieder geputzt zu werden, kümmerten wir uns um die Problematik der Salinge. Diese rutschten immer wieder runter, sodass wir Adele und Paul den Mast hochzogen, damit diese sie hochdrücken konnten, wodurch zumindest kurzfristig das Problem behoben wurde.

Nachdem wir uns dann alle mit den Resten vom Curry des gestrigen Abends gestärkt hatten, ging es gegen 19 Uhr los Richtung Kiel. Bei leichtem Wind konnten wir wieder unseren Code Zero setzen. Wir segelten noch einmal rüber zur Kuh für eine kleine Fotosession, bevor es dunkel wurde.

Gegen 2 Uhr kamen wir schließlich in Schilksee an, es war eine tolle Nacht mit idealen Bedingungen.

AM SONNTAG MACHTEN wir nach einem späten Frühstück Klarschiff und gegen 18 Uhr ging es auf den Weg nach Hause. ×

MATRIX DESIGN

Info
0461
3 10 70 60

CRUISING GENNAKER

Der UK Cruising Gennaker ist ein echtes Multitalent. Das Allround Matrix Design ermöglicht es, tiefe raume Kurse und spitze Halbwindkurse gleichermaßen zu segeln.

Überzeugen Sie sich selbst bei einem unverbindlichen Beratungsgespräch!

UK Sailmakers Deutschland

Dirk Manno & Stefan Voss oHG

Fördepromenade 8 | Tel. 0461 310 70 60

24944 Flensburg | info@uksailmakers.de

www.uksailmakers.de



25
Jahre
DEUTSCHLAND



MIT WEST SYSTEM EPOXY

IMMER VORNE MIT DABEI

**WEST
SYSTEM**
Auf allen Spirit Yachten seit 1993



INNOVATIVE TECHNOLOGIE
FÜR DEN YACHTBAU
WWW.VONDERLINDEN.DE

Foto: Yachts built by Spirit Yachts racing in Cowes

Pfingsttour

Text/Fotos Jette Onnasch

DAS PFINGSTWOCHENENDE nutzten wir natürlich, wie soll es auch anders sein, für eine kleine Tour, sodass wir uns am Samstagmorgen alle auf der »Zukunft IV« trafen. Nach einer ausführlichen Sicherheitseinweisung wollten wir keine Zeit verlieren, sodass wir trotz kommender Regenschauer ausliefen.

BEI STRÖMENDEN REGEN setzten wir das Groß und die G3. Der Wind flaute nach dem Regenschauer jedoch schnell ab, sodass wir auf die G1 wechselten.

Das Ziel war Marstal, und so hielten wir zunächst auf den Kieler Leuchtturm zu. Der Wind wurde jedoch immer schwächer, der Regen hingegen immer konstanter und wir entschieden uns kurz hinter dem Leuchtturm dazu, nach Strande abzudrehen. So entgingen wir der Gefahr, bei Flaute im Regen zwischen Kiel und Marstal festzuhängen.

In Strande angekommen, räumten wir zügig das Deck auf. Danach machten wir es uns an Bord mit ein paar Snacks und einer wohlverdienten Anlege-Spezi oder Bier gemütlich und ließen den Segeltag Revue passieren.



»DAS ZIEL WAR Marstal und so hielten wir zunächst auf den Kieler Leuchtturm zu.«

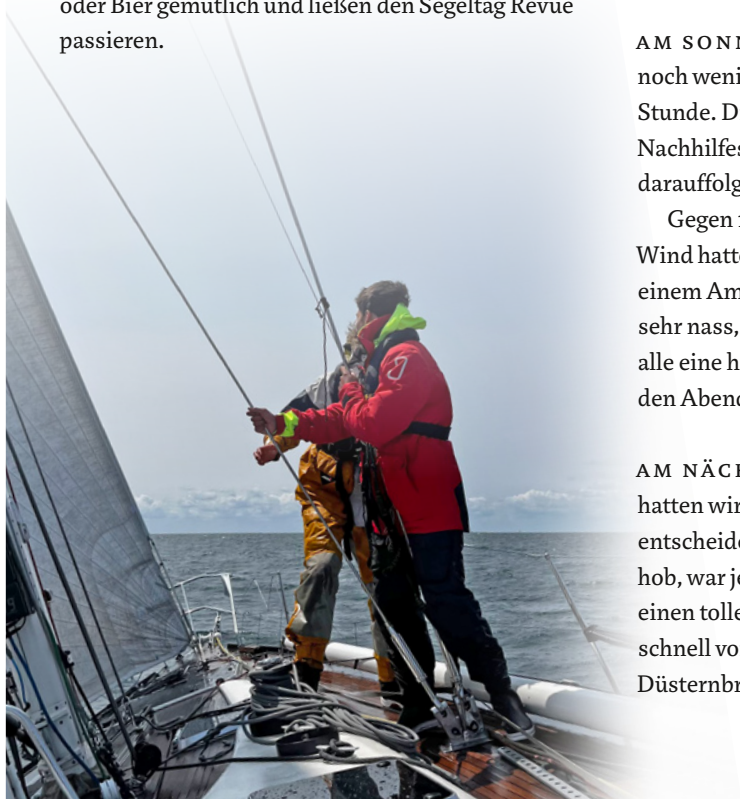
IM ANSCHLUSS wurde unser Skipper Piddi in das Spiel »Jungle Speed« eingeführt. Nach einigen Runden stellte sich heraus: Je mehr an der Back sitzen, desto witziger ist es.

Der Hunger meldete sich bei allen, also fingen wir an, Curry zu kochen. Als alle satt waren, ging es auf Landgang nach Schilksee. Dort statteten wir der »Maci« einen Besuch ab, bestaunten noch ein paar andere schnelle, coole Boote und testeten den Spielplatz ausgiebig. Anschließend ging es zurück zur Kuh und ab in die Kojе.

AM SONNTAG sollte es dann wirklich nach Marstal gehen. Da am Morgen noch weniger Wind als erhofft war, verschoben wir das Ablegen um eine Stunde. Die Zeit nutzten wir jedoch sinnvoll: Till gab eine spontane Chemie-Nachhilfestunde, da einzelne Crewmitglieder das Vergnügen hatten, in der darauffolgenden Woche eine Chemiearbeit zu schreiben.

Gegen 11 Uhr liefen wir dann aber schließlich Richtung Marstal aus. Der Wind hatte nun doch unerwartet auf bis zu 20 Knoten zugenommen. Auf einem Am- bis Halbwindkurs ging es für uns dann sehr schnell, aber auch sehr nass, nach Marstal. In Marstal angekommen genossen wir erst einmal alle eine heiße Dusche. Danach ließen wir mit leckerer Spaghetti - Carbonara den Abend ausklingen.

AM NÄCHSTEN TAG ging es zurück nach Kiel. Auch an diesem Tag hatten wir 20, in Böen 30 Knoten, und erneut Am- bis Halbwindkurs. Der entscheidende Unterschied, der die Stimmung an Bord um ein Vielfaches hob, war jedoch, dass endlich die Sonne zum Vorschein kam. So hatten wir einen tollen letzten Segeltag und kamen mit der G3 inklusive Outboardschot schnell voran. Am späten Nachmittag legten wir dann schließlich wieder in Düsternbrook an. ✕



Himmelfahrtstour 2025 – Dänische Südsee, durch meine Augen

Text Khrystyna Koval Fotos Khrystyna Koval, Güde Ulrich

DIE HIMMELFAHRTSTOUR – ein fester Höhepunkt in der SG – führte uns in diesem Jahr vom 29. Mai bis 1. Juni in die dänische Südsee. Ich durfte an Bord der sportlichen J/99 Jette zum ersten Mal dabei sein.

UNSERE DAMENCREW – Güde, Catha, Skipper Jörg und ich – bereitete sich akribisch vor: Einkäufe, Sicherheit, Technik, Rollenverteilung – alles war bis ins Detail geplant. Der Start war wetterrauh, mit Wind und Schauern, doch am Morgen der Abfahrt: Sonne! Wir legten ab Richtung Bagenkop, begleitet von »Arndt« und »Taffi«. Auch zwei Eignerschiffe waren Teil der Flotte: »Lys« und »AfterworkX« – ein schönes Zeichen für die aktive Clubgemeinschaft.

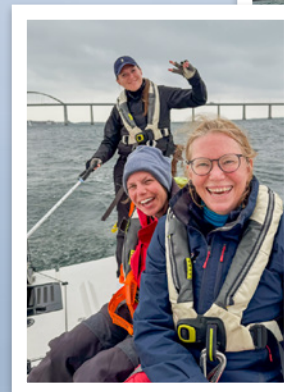
DER ERSTE TAG war geprägt von wechselndem Wind, konzentrierter Navigation und gemeinsamer Vorfreude. In Bagenkop angekommen, erwartete uns das traditionelle Spargelessen – ein köstliches Crewprojekt, voller Lachen, Musik und Gemeinschaft.

AM ZWEITEN TAG führte uns der Kurs bei kräftigem Wind nach Svendborg. Unter Reff und bei über 7 Knoten meisterten wir mit viel Teamgeist das enge Fahrwasser. In Svendborg kochte jede Crew ihr Gericht – bei uns gab's herzhaften Reisauflauf. Die Atmosphäre: gemütlich, herzlich, echt.

TAG DREI BRACHTE ruhigere Bedingungen: Wir segelten zwischen Inseln, Delfinen und Sonne Richtung Marstal. Die Hafeneinfahrt war eine Präzisionsübung – erfolgreich gemeistert. Am Abend: gemeinsamer Grillabend bei Sonnenuntergang über Ærø – Segelglück pur.

AM LETZTEN TAG forderte das Wetter erneut volle Konzentration. Nach einem zögerlichen Start legten wir im richtigen Moment ab. Zwischen Böen, Flauten und sich öffnenden Wetterfenstern kreuzten wir zurück nach Kiel. Die letzten Seemeilen segelten wir bei bestem Wind – schnell, fokussiert, euphorisch.

FÜR MICH WAR es mehr als ein Törn. Es war Gemeinschaft, Herausforderung, Natur und die Erkenntnis: Segeln verbindet. Ich bin dankbar für diese Reise – und voller Vorfreude auf das nächste Mal. ✕



Sommerreise »Arndt« Etappe 2 - Von Skagen nach Skagen - 12. bis 26.7.2025

Segeln verbindet

DIE »ARNDT«-CREW der zweiten Etappe bildet den Querschnitt der Schulungsgruppe ab, vom Alter, von der Segelerfahrung und von der KYC-Zugehörigkeit.

Text Jörg Schünemann Fotos »Arndt«-Crew

ENDLICH! Samstag, 7:30 Uhr, Citti-Park – die Autos sind gepackt und die »Arndt«-Crew mit dem Skipper Jörg Schünemann ist vollzählig. Das Abenteuer kann beginnen. In den Gesichtern ist Vorfreude, aber auch eine gewisse Anspannung zu finden.

DIE »ARNDT«-CREW der zweiten Etappe bildet den Querschnitt der Schulungsgruppe ab, vom Alter, von der Segelerfahrung und von der KYC-Zugehörigkeit. Und genau das war seitens des Skippers bei der Zusammenstellung der Crew gewollt. Mit dabei waren Detlef Much als Co-Skipper, Marlies Bombosch, Lutz Ostermann und unsere »Boys« Nils Lange und Julius Baars. Leider hatte sich Julia Neelsen, die fest mit eingeplant war, verletzt und konnte uns nicht begleiten. Und auch Lutz meldete sich vor der Abreise krank, aber hier bestand die Hoffnung, dass dieses zeitnah überstanden sein wird und wir ihn unterwegs nach ein paar Tagen aufsammeln können.

ABER BEGINNEN WIR am Anfang. Bereits deutlich im Vorfeld der geplanten Sommerreise trafen wir uns bei mediterranen Häppchen im Store, damit sich alle kennenlernen und um die Erwartungen der Crew an die Reise abzugleichen und einen Konsens zu finden. Dieses ist für eine erfolgreiche Reise dringend zu empfehlen. Es gibt, so glaube ich, kaum etwas Schlimmeres, als wenn sich erst auf dem Boot herausstellt, dass sich die wochenlangen Träume über das Urlaubserlebnis nicht einstellen werden. Unser Plan war es,



innerhalb von zwei Wochen mit der »Arndt«, startend und endend in Skagen, die norwegischen und west-schwedischen Schärengewässer zu bereisen.

DAS ZIEL WAR also klar. Im Rahmen der Crewbesprechung am Samstag, dem ersten Abend an Bord, musste nur noch entschieden werden, ob wir mit einem gemäßigten Schlag gen Osten beginnen oder

↓ Fjällbacka



Mediterranes Risør →

gleich am ersten Segeltag den größeren Schritt übers Skagerrak nach Lillesand unternehmen. Da der Wind mit uns war, fiel die Entscheidung schnell und eindeutig. Auf nach Lillesand (Norwegen)! So wie es im Sommer in Skagen eben ist, lag die »Arndt« als erstes inneres Schiff im Päckchen. An die Reling hängten wir ein Schild mit unserer Abfahrtszeit: 5:00 Uhr. Bis auf einen Segler, der sich spontan entschied, auch so früh aufzubrechen, drehten alle suchenden Schiffe merkwürdigerweise ab. Als die Sonne die ersten Strahlen über den Sonntagshimmel schickte, mussten wir feststellen, dass sich über Nacht doch noch zwei Norweger an unser kleines Päckchen gelegt hatten. Oje. Aber wir sahen, dass die Jungs auf der Pier saßen und auf uns warteten, um dann erst in die Koje abzutauchen. Danke für die Seemannschaft!

GLEICH VOR DEM HAFEN begrüßte uns das Skagerrak mit 5 Bft aus ENE und einer intensiven Kreuzsee. Spätestens jetzt waren alle wach. Unser Kurs hieß Nord, und kaum umrundeten wir Grenen, den nördlichsten Zipfel Nordjütlands, wurde die See ruhiger, die Sonne schien und der Wind blies stetig. Die norwegische Küste vor Lillesand und die Hafenzufahrt sind traumhaft und wie geplant waren die Leinen um 17:00 Uhr fest. Das Anlegerbier hatten wir uns verdient.

AM NÄCHSTEN TAG, nach dem gemeinsamen Frühstück, brachen wir nach Arendal auf, eine Tour bei bestem Sommerwetter. Die Landschaft ließ uns nicht zweifeln, dass wir in den Schären segelten. Bei der Ankunft hatten wir sogar das Glück, dass uns die Hafenmeisterin die letzte freie Box zuwies. Es wurde der Ort erkundet, natürlich bei überraschend warmem Wasser gebadet und unsere jüngeren Crewmitglieder, Nils und Joules, oder »die Boys«, erkundeten



später das Nachtleben. Schon hier fiel uns auf, dass nicht nur die Landschaft atemberaubend ist, sondern auch die Örtchen sehr gepflegt sind.

SO GLÜCKLICH wir bei der Ankunft über den freien Liegeplatz waren, forderte uns dieser nun beim Ablegen. Denn wir lagen in der letzten Box einer für die »Arndt« sehr schmalen Boxengasse mit Fingerstegen. Nils war unser Tagesskipper und wir berieten, wie wir ein sicheres Ablegemanöver fahren können. Mit guter Leinenarbeit erhielten wir vom Steg Anerkennung, und bei erstmals bedecktem Himmel verließen wir Arendal in Richtung Risør.

Der Reiseführer hatte nicht übertrieben. Risør zeigte sich mit mediterranem Flair. Nachts auf der den Ort überragenden Schäre breitete sich die Landschaft und Risør unter uns aus und ließ an griechische Buchten denken.

FÜR DEN NÄCHSTEN TAG bestand die Möglichkeit von Gewitterbildung. Bereits am Abend besprachen wir das Verhalten bei Gewitter.

AUF DEM WEG nach Stavern beobachteten wir die Wetterentwicklung und erkannten frühzeitig, dass sich ein Frontgewitter wie aus dem Lehrbuch näherte. Frühzeitig wurden die Crewmitglieder auf dieses immer wieder beeindruckende Naturereignis eingestellt und alle Sicherheitsmaßnahmen ergriffen. Die Segel wurden geborgen. Die Crew befand sich unter Deck, mit Ausnahme des Skippers, der das Ruder übernahm, und Nils, der in Bereitschaft saß. Logbucheintrag und Position wurden festgehalten. Und so

erwarteten wir unter Motorkraft das, was kommen sollte. Der Himmel dunkel, der Wind blieb plötzlich völlig weg. Aber vor uns zeigte das Wasser an, was uns bevorstand. Die See war aufgewühlt von Wind und Regen. Und da war die Front, schlagartig 34 kn Wind, die Blitze jagten über



← **Marstrand und Carlstens Fästning**

den Himmel und die Augen mussten vor dem Schlagregen geschützt werden. Aber so schnell, wie das Gewitter kam, verzog es sich auch und wir schauten der Rückseite hinterher. Es ist immer wieder faszinierend, die Kraft der Natur so unmittelbar zu spüren. Nach diesem aufregenden Segeltag freuten wir uns, in Stavern endlich unser sechstes Crewmitglied Lutz an Bord zu empfangen.

»SKJÆRHALDEN animierte UNS zu einem Hafentag, mit Dingiausflug und Strandtag.«

AM DONNERSTAG QUERTEN wir

den Oslofjord auf dem Weg nach Skjaerhalden. Skipper Jörg überraschte mit einer Lektion MOB und wir trainierten die Abläufe intensiv. Die gute Nachricht: Die Fender wurden unversehrt gerettet.

SKJÆRHALDEN animierte uns zu einem Hafentag, mit Dingiausflug und Strandtag.

NUN WAREN WIR bereits eine Woche unterwegs und wechselten die Gastlandflagge von Norwegen auf Schweden. Nur 10 sm trennten uns von Strömstad. Das passte gut, denn der Wind war schwach. Auch in Schweden setzten sich die schönen und gepflegten Orte und Städte fort. Als am Abend im Restaurant der Kellner und wir nach einer Stunde feststellten, dass unsere Essenbestellung vergessen wurde und der Koch nun schon zu Hause auf dem Sofa saß, waren wir trotz der Enttäuschung nun doch glücklich, ein gut proviantiertes Boot zu haben. Der Wirt hatte zumindest ein Einsehen und gab uns die Getränke aus.

AUCH FÜR DEN NÄCHSTEN TAG schlugen wir die Segel nicht an, denn Koster Nord, das Naturreservat, lag nur 7 sm entfernt. Dieses Eiland zu erkunden, versetzte einen nach Bullerbü. Der Aufstieg zu den beiden Leuchtleuchtern mit dem Blick über die Schärenlandschaft war einfach beeindruckend.

DA DER HAFENFÜHRER für dieses Gebiet vor unbekannten, nicht in der Seekarte eingetragenen Untiefen warnt, entschieden wir, nicht durch die reizvollen Schären südlich von Koster zu fahren. Stattdessen verließ die »Arndt« das Gebiet über die Seewasserstraße Richtung Norden und dann weiter durch gesichertes Gebiet südwärts nach Fjällbacka. Es freute uns, als unsere Bootsnachbarn unser Ablegemanöver mit Applaus anerkannten.

DA DER WIND etwas nachließ, suchten wir uns Beschäftigung und nutzten den Wechsel von G3 auf G1 zu einer weiteren Übung. Denn dieses sollte Segel-in-Segel umgesetzt werden. Alle waren dabei und Julius machte sich gleich daran, die Ereignisse in einem Film Schritt für Schritt festzuhalten. Als unsere »Boys« hörten, dass am nächsten Abend in Fjällbacka eine Seglerparty steigen sollte, waren auch sie mit einem Hafentag sehr einverstanden. Fjällbacka ist ein ganz besonderer und reizvoller Ort. Jeder, der es kennt, weiß wovon ich spreche, derjenige, der noch nicht da war, wird es erst verstehen, wenn er es selbst sieht.

NACH MARSTRAND HATTEN wir noch einmal einen anspruchsvollen Kurs durch die westschwedische Schärenwelt gesteckt. Bei 3 bis 4 Bft war der Segeltag nur zum Genießen. Zum Glück hatte es dieses Mal endlich einmal mit der Onlinereservierung des Liegeplatzes geklappt, denn unmittelbar vor dem Anlegemanöver ging ein intensiver Sturzregen auf uns nieder. Umso netter war die selbstlose Hilfe zweier Motorbootfahrer, die uns unverdrossen die Leinen abnahmen. Kurze Zeit später klarte der Himmel auf und Marstrand und Carlstens Fästning konnten erobert werden.

Mit einem Anlieger bei 3 Bft ging es am nächsten Tag zurück nach Skagen.

IM VERLAUF dieser zweiwöchigen Reise hat sich aus unterschiedlichen Menschen eine tolle Gruppe gebildet, die sich zusammengefunden hatte und nun ein gemeinsames Erlebnis teilen. Als Skipper dieser Tour macht mich genau das zufrieden und zeigt exemplarisch die großen Chancen, die die Schulungsgruppe als Teil des Kieler Yacht-Clubs bietet. Sie bringt Menschen zusammen und eröffnet den Zugang zum schönsten Hobby der Welt! ✕

↓ Zufahrt Skjaerhalden



Kleinanzeigen

Ein spezieller Service für unsere Mitglieder

ZUR KOMMUNIKATION INNERHALB des KYC gehört auch die direkte Kommunikation bei der Suche nach bestimmten Gelegenheiten. Also nicht zögern: Nutzen Sie den kostenlosen Service, wenn Sie etwas suchen oder anbieten möchten – aber denken Sie an den Redaktionsschluss! Der ist für die nächste Ausgabe der 20. Oktober 2025. *



Biete Buch »Sportseeschifferschein« von v. Haeften/Schultz.

7. Auflage. Zustand neuwertig. 15,- €
Anfragen an Ulf Petersen unter
petersen.ulf@web.de

Winterlagerbock gesucht

Suche einen gebrauchten
Winterlagerbock Größe 1
(bis 10 t). Angebote bitte an
Ulf Petersen unter
petersen.ulf@web.de

Segel für Cruising & Racing Yachten

8 m-R Yacht Foo

Beratung & Service vor Ort
Ihr Ansprechpartner:
Uwe Kock
Telefon 0431-72 39 79
www.schultz-segel.de

SCHULTZ
SEGELMACHER

wir haben Profil

SCHULTZ SEGEL GMBH · LANGENKAMPWEG 12 · 24148 KIEL

Frische Brise gefällig?



Mit neuester Technik zum Wohlfühlklima

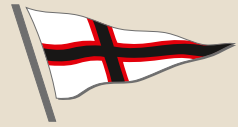
- Heizungsanlagen aller Art
- Lüftungs- & Klimatechnik
- Planung, Beratung, Wartung



seit 1947

JOH. KRIEGEL

Heizung · Lüftung · Klima


KIELER YACHT-CLUB
gegründet 1887

KYC-Kollektion

KYC-Strickpullover


95 €
120 €

Snug-Blouson


179 €

Polo-Shirt m/w


52 €

Krawatten

Ständer blau, Seide;
Gala weiß, Poly;
Streifen blau, Seide


ab 25 €
15 €

Becher
Hosengürtel
15 €

Jacketknopf
4 €


Ständer

20 x 34 cm; 25 x 40 cm;
30 x 50 cm; 35 x 59,5 cm


ab 15 €

Bestellungen bei:

Kieler Yacht-Club

Sekretariat,

Kiellinie 70, 24105 Kiel

Tel: +49 431 85 021

sekretariat@kyc.de

Bft

◎ 0

└○ 1

└○ 2

└○ 3

└○ 4

└○ 5

└○ 6

└○ 7

└○ 8

└○ 9

└○ 10

└○ 11

└○ 12



Ihre Immobilie als **Investment** – Wir sorgen dafür!

Für unsere vorgemerkten und kapitalstarken Kunden suchen wir ständig Mehrfamilienhäuser und Wohn-Geschäftshäuser zum Kauf. Eine diskrete und professionelle Bearbeitung ist für uns selbstverständlich.

Tel. 0431 906960 • info@schuett.de



Hans Schütt®

Immobilien

Eine Marke der Haus & Grund
Immobilien GmbH Kiel

[schuett.de](https://www.schuett.de)