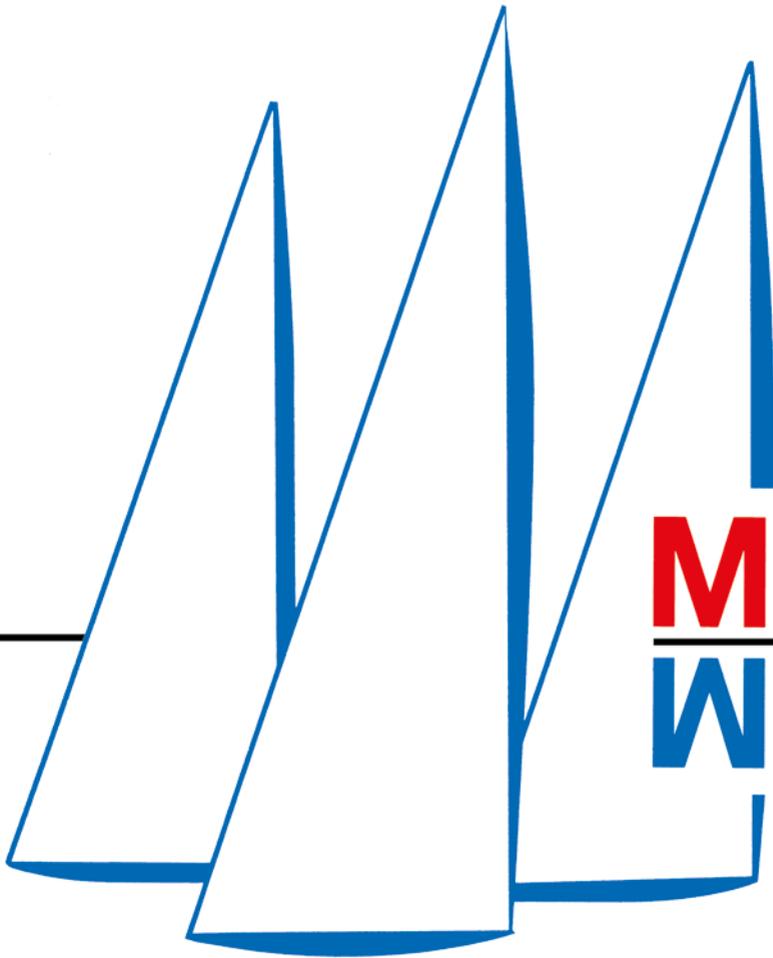




LOGBUCH

Möltener Seglerkameradschaft e.V.



MSK
WSK

2024 - 1

Gut beraten mit Ihrer



DLS GmbH

Versicherungsagentur
der Förde Sparkasse



Der Fender für Ihre Finanzen.

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

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

PROVINZIAL



Förde Sparkasse



Vorwort	2
Fahrtensegeln.....	3
Eine Weltreise mit der <i>AQUAREL</i> - Teil 2.....	3
Im Kielwasser der Wikinger.....	12
Norrbotten - einmal hin und zurück	24
Unsere Reise entlang der schwedischen Westküste	30
Fahrtenpreise - Bildercafé	40
Regatten	41
Mittwochswettfahrten Mö ² MiWo 2024	41
24-Stunden-Segeln: klassisch & topaktuell	43
RORC Transatlantic Race 2024.....	44
Jugendabteilung	48
Aktivitäten der Jugendabteilung 2024	48
Kutterpatin	48
Jahreshauptversammlung der Jugendabteilung	51
Vorstand	54
Jahreshauptversammlung 2024	54
Verschiedenes	60
Wir stellen vor: Jörg Möller - Takelmeister Boote	60
Weinverkostung am 15. November	62
Fotowettbewerb 2024.....	63
Boßeln am 17. Februar	66
Alles, was Recht ist (Lichterführung).....	67
Hobbykröger	70
Thailändisch am 25. November.....	70
Dänisch am 24. Februar.....	71
Möltenorter Küstenköpfe	72
Hanna Figge.....	72
Mitgliederbewegungen	73
Termine.....	77
Impressum.....	78



Liebe Segelkameradinnen und Segelkameraden,

endlich geht es wieder los! Die Segelsaison steht vor der Tür und wir hoffen alle auf viele schöne Stunden auf dem Wasser - im Rahmen aufregender Regatten, mit der Jolle auf der Förde oder während der Sommerreise auf zu neuen Ufern. Mögen wir dieses Jahr verschont werden von den heftigen Regenphasen wie im vergangenen Juli und verheerenden Stürmen wie im vergangenen Oktober.

Neu begrüßen im Vorstand dürfen wir Jörg Möller als Takelmeister Boote und Jakob Helmerichs als Jugendobmann. Herzlichen Dank, dass Ihr Euch mit der Übernahme dieser Funktionen in den Dienst des Vereins stellt. Herzlichen Dank auch an die Vorgänger Sönke Rathje und Benno Worm für Ihren großen Einsatz. Leider mussten sie Ihre Ämter aus beruflichen und persönlichen Gründen aufgeben.

Bei der Betrachtung des Inhaltsverzeichnis für dieses Heft wurde uns mal wieder bewusst, welch vielfältige Segelerlebnisse unsere Mitglieder hatten: Patrick Rautenberg ist mit seiner Familie inzwischen in der Karibik angekommen, Frank Krupinska hat es im Sommer bis nach Island geschafft und Matthias Petersen konnte sich auf die spontane Hilfe von

Segelkameraden verlassen, als er für sein Boot dringend eine Überführungscrew von Göteborg nach Kiel brauchte – um nur 3 Beispiele zu nennen.

Auch außerhalb der Segelsaison konnten wir ein vielfältiges Programm realisieren. Es wurde unter anderem gebosselt, es wurde Wein verkostet, es wurde lecker gegessen und wir haben interessante Vorträge gehört. Somit war es auch im Winter nicht langweilig. Im Gegenteil: Manche Veranstaltung musste mangels freier Termine abgesagt oder auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. Aber 2024 wird alles besser: wir haben schließlich mit dem 29. Februar einen Tag mehr zur Verfügung!

Einen besonderen Hinweis verdient das nächste 24h-Segeln am 7./8. Juni. Die Wettfahrt feiert ihr 50. Jubiläum. Das Orga-Team um Frank Krupinska plant zu diesem Anlass eine besondere Party nach Zieleinlauf und hofft natürlich auf rege Beteiligung, sowohl bei der Wettfahrt als auch auf der Party. Einzelheiten findet Ihr auf Seite 43.

Mit seglerischem Gruß

Uwe Eckert, 1. Vorsitzender
Dieter Graesch, 2. Vorsitzender



Eine Weltreise mit der *AQUAREL* - Teil 2

von Patrick Rautenberg

Moin moin von der *AQUAREL*, ihr werdet nicht glauben, wo wir gerade sind! Die *AQUAREL* ankert in diesem tippenden Augenblick in der Bucht vor Le Marin auf Martinique. Das ist in der Karibik, also auf der anderen Seite des Atlantiks. Unglaublich, oder?

Dass wir wirklich hier sind, ist allerdings alles andere als selbstverständlich. Nicht, weil ein gigantischer Ozean uns davon trennte oder weil die Orcas vor Gibraltar unser Ruder abgerissen hätten - nein, daran liegt es nicht.

Vielmehr mussten wir in den vergangenen Monaten durch jede erdenkliche Bootseigentümerhölle gehen, die man sich nur ausmalen konnte. Wir haben euch bereits im letzten MSK-Logbucheintrag davon berichtet, dass wir das Teakdeck entfernen und das Sandwichdeck öffnen mussten. Allein für diesen Job haben wir 2 Monate von morgens bis abends durchgearbeitet. Dazu kam, dass das Schiff für 3 Monate ins Trockendock in der Marina Port Forum in Barcelona gebracht werden musste und dort komplett auf links gedreht wurde.

Wir nahmen das besagte Deckssandwich auseinander, laminierten das Ruder, reparierten Risse im Rumpf, Schliffen das Antifouling an und strichen es neu, reparierten einen erheblichen Schaden im Bereich des Kiels, polierten den Rumpf drei-

mal, tauschten den Propeller, ersetzten das Wellenlager, die Stopfbuchse und alle 15 Seeventile sowie einen Großteil der Schläuche. Dazu überholten wir das Rigg, tauschten das gesamte laufende Gut, alle Stagen und Wanten und das Großsegel.



Am Ende dieses Kraftaktes lag die *AQUAREL* mit einem brandneuen Dyneema Rigg, glänzend und hochpoliert im Hafen von Premia de Mar und wurde für die große Reise beladen. Mehrere Autoladungen voller Konserven, Lebensmittel aller Art, Obst, Gemüse, Nüsse und so weiter wurden herbeigeschafft und überall im Schiff verteilt. Zum Schluss wurde noch Wasser gebunkert und an Heiligabend war es dann endlich soweit.

Nach 6 Monaten Dauereinsatz von morgens bis abends, ohne Pausen und Freizeit konnten wir endlich starten. Das Ziel war Almerimar in Südspanien. 400 Seemeilen, um das Schiff auf Herz und Nieren zu testen und herauszufinden, ob



Die MSK ist dabei



SEAMAN PRO

by WetterWelt

- die perfekte **Törnplanungssoftware**
 - das **ganze** Seewetter inkl. Strömung, Böen + Wellen
 - Meteogramme + Wetterkarten
 - interaktive Weltkarte
 - für PC und Mac
-
- GRIB-Daten basierend auf den weltweit besten Vorhersagemodellen



Intuitiv. Zuverlässig. Genau.



Wir. Wissen. Wetter.

WetterWelt GmbH • webshop.wetterwelt.de



alles funktioniert. Wir liefen aus, erledigten die weihnachtliche Bescherung auf der Kreuz im Vorschiff und segelten direkt in die Nacht. Nach Ablauf von 24 Stunden hatten wir bereits diverse Probleme hinter uns gebracht. Ausfall der Lichtmaschine, Ausfall der Motorbatterie, Riss im Kühlmittelschlauch des Dieselmotors, verstopfte Dieselfilter und ein undichter Watermaker.

Wir brachen unsere Reise also bereits nach 180 sm ab und liefen in Denia ein. Ein wunderschöner Ort, der wirklich jedem zu empfehlen ist, der es südlicher als Barcelona schafft. Vor Ort kümmerten wir uns um die Bestellung von Ersatzteilen, erreichten einen Desselatorhändler, der uns unseren alten Watermaker erklärte und uns die Ersatzteile verkaufte. Nach zwei Nächten liefen wir wieder aus, gestresst, gehetzt und sehr müde. Das war ein Fehler, der nur wenige Stunden später zu einer Seglerlektion werden sollte.

Nach nicht einmal 24 weiteren Stunden fiel unsere Maschine aus. Wir tauschten die Dieselfilter und begutachteten alles

genau, bis wir den Fehler bei uns selbst finden durften. Wir hatten uns gehörig mit dem Kraftstoffverbrauch verschätzt und dazu eine defekte Dieselanzeige an Bord. Langer Rede kurzer Sinn: Der Diesel war alle und es gab keine Reserven.

Uns blieb also nichts anderes übrig als immer weiter zu segeln und uns für das Hafenanmanöver in Almerimar etwas auszu-denken. Ärgerlicherweise waren Wind und Wetter gegen uns. Der Wind kam durchgehend von vorn und schief dazu immer weiter ein, sodass wir viele Stunden einfach nur in der Flaute lagen und von Backbord nach Steuerbord schlugen. Um nicht



von den vielen Frachtern und Fähren in unserer Umgebung umgefahren zu werden, funkten wir mehrmals und baten die Schiffe, auf uns acht zu geben. Das hat gut geklappt.

Neben dem Wind gab es immer wieder Probleme mit der gegen uns laufenden Strömung, sodass wir sehr, sehr lange vor dem Capo de Gata festgingen und einfach nicht um die Ecke kamen. Genau dort taumelten wir auch in das neue Jahr und begingen den Jahreswechsel mit einem Glas Orangensaft im stockfinsternen Cockpit, während wir in der Flaute und Strömung drifteten und von der anständigen Dünung hin und her geworfen wurden. Dass überhaupt Orangensaft in unseren Gläsern angekommen war, war aufgrund des Würfelbecherfeelings in unserem Schiff tatsächlich ein Wunder.

Am nächsten Mittag kamen uns drei Schweizer zur Hilfe, die wir in Port Forum im Trockendock kennengelernt hatten. Die Jungs lieferten uns Diesel und ermöglichten damit ein sicheres Ankommen in Almerimar. Hier war eine Woche Auf-



schalten Feuer fing. Wir stellten fest, dass wir alles richtig gemacht hatten, und das Gerät bereits defekt zu uns geliefert worden war. Das Ersatzgerät erreichte uns erst 1 ½ Wochen später.

Neben der Technik lösten wir ein paar Herausforderungen, die das neue Dyneema Rigg mit sich gebracht hatte, reparierten Probleme an unserem Großsegel und testeten die brandneue Sturmfock. Wir beschafften noch die erforderlichen Rettungsmittel und entsorgten die alten, bevor wir begannen, die Lager des Schiffes wieder mit Nahrungsmitteln und Trinkwasser bis zum Platzen zu füllen.

enthalt geplant, um die letzten Reparaturen umzusetzen und die bestellten Ersatzteile einzubauen.

Allerdings kam es in dem Hafen erst einmal zum Showdown und dem Erliegen unserer letzten Kräfte. Die vergangenen Monate des unermüdbaren Arbeitens und die vielen nicht mehr zählbaren Rückschläge forderten nun endgültig ihren Tribut. Die Stimmung war grenzwertig. Alle Kräfte waren verfliegen und der Gedanke an Abbruch musste immer wieder niedergeschlagen werden. Zu müde waren wir, um uns den immer neuen Herausforderungen weiter zu stellen.

Mehr aus Gewohnheit als aus der wirklichen Lust am Arbeiten oder dem Erreichen eines bestimmten Zieles machten wir dennoch weiter. Wir quälten uns durch die Tage, reparierten, tauschten, kauften ein und begannen wieder von vorn. Wir bauten weiter an der Elektrik, integrierten einen großen 3000W Spannungswandler in unser Schiff, der direkt nach dem An-



Nach 3 Wochen zwangen wir uns endlich abzulegen, obwohl wir immer noch nicht alles erledigt hatten. Das meiste war aber getan und so mussten wir unbedingt aus Almerimar verschwinden. Denn es ging hier auch darum, die Moral an Bord wieder zu erhöhen und wieder einen Sinn in all dem zu sehen, was wir hier taten. Dazu brauchte es das, was auch ihr am meisten liebt:

Eine steife Brise um die Nase, volle Segel und Rauschefahrt.

Genau das gab es dann auch: kräftiger Wind von 27-35 Knoten pustete die *AQUAREL* nach Westen in Richtung der Meerenge von Gibraltar. Nach 22 Stunden waren die 130 Seemeilen erledigt und wir



liefen in den Hafen von Gibraltar ein. Der Zweck unseres Besuchs war das Aufnehmen von Diesel für die Atlantiküberquerung, denn die Kraftstoffpreise auf dem Felsen sind sehr günstig. 300 Liter später verließen wir den Hafen wieder und setzten Kurs West.



Der Wind meinte es wieder gut mit uns, und so heizten wir etwas übertakelt bei 30-35 kn Wind von achtern gegen die Strömung der Meerenge an Algecira und Tarifa vorbei auf den offenen Ozean...

Der Atlantik! Endlich! Es ist ehrlich gesagt total unspektakulär auf den Atlantik hinaus zu segeln. Eigentlich ist es nicht anders, als nach der Südspitze Langelands weiter Richtung Kiel zu segeln und erst einmal kein Land mehr zu sehen. Mit dem feinen Unterschied, dass nach Westen über tausende Meilen nichts mehr aus dem Wasser ragt – mal abgesehen von den Azoren und Madeira – und das Ziel nicht 30 sm, sondern 700 sm entfernt ist.



Direkt nach dem Verlassen der Meerenge ging die Sonne unter und eine 7-tägige Reise begann. Das Schiff lief meist vor dem Wind, der Autopilot übernahm das Steuern und die Mannschaft begann sich an das neue Leben zu gewöhnen.

Irgendwie ist es doch anders hier draußen auf dem großen Ozean. Die Wellen sind gigantisch groß. Sie sind über 100 Meter lang und viele Meter hoch. Es ist schwer zu sagen, wie hoch sie wirklich sind. Aber im Sonnenuntergang sieht man die Sonne und dann ist sie wieder weg und dann ist sie wieder da und schon wieder weg. Merkwürdigerweise fühlt man die großen Wellen aber kaum, so sanft sind sie. Dazu kommen die kleineren Wellen, die wir zwischen 2 und 4,5 Metern Höhe kennenlernen durften. Sie sind sehr viel kürzer und laufen über die Großen. Manchmal laufen alle Wellen in die gleiche Richtung, manchmal aber auch nicht und dann befindet man sich in einer lustigen Wellen-Würfelbude.

Der Wind kam recht konstant aus Nordost und wurde auf unserer Etappe immer schwächer. Wir hatten Glück, dass der Passat auf unserer Reise wieder einigermaßen stabil war. Aufgrund des El Niño Phänomen liefen die Großen Sturmgebiete im Nordatlantik, die euch zu Hause viel Sturm und Regen gebracht haben, weiter südlich als sonst. Dadurch wurde der Passatwind, der uns nach Südwesten tragen



Malte, Leonie, Patrick, Johanna



S

SW

W

NW

N

sollte, erheblich gestört und verschwand teilweise vollständig. Der Passat ist auf der Reise in jedem Fall des Seglers besser Freund, und daher sind wir darauf angewiesen, dass er gut und konstant weht.

Wir erreichten Gran Canaria und liefen in Puerto de Mogán ein. Dort erwarteten uns Johannas Eltern, die zufällig in dem Ort zur gleichen Zeit Urlaub machten und so war die Freude groß. In den nachfolgenden zwei Wochen, wurde wieder viel gearbeitet. Wir brachten endlich das KIWI-Grip auf dem Deck auf, zu dem wir in Barcelona aufgrund des aufkommenden Winters nicht mehr gekommen waren. Dazu dichteten wir das Deck endlich zur



Alu-Leiste hin ab. Wir ließen die Genua nachnähen und die Fenster der Sprayhood tauschen, um wieder hindurchsehen zu können. Wir fanden einen neuen Riss an der Pütting des Unterwants, das Anstalten machte aus dem Deck zu reißen und die Hälfte bereits geschafft hatte. Wir mussten sägen, öffnen, reparieren und laminieren. Glücklicherweise hatten wir in Port Forum bereits 70 kg Epoxy und einige Quadratmeter Glasfaserverbundplatten verarbeitet, sodass dieser Eingriff recht leicht fiel.

Als es dann endlich auf die Überquerung des Atlantiks losgehen sollte, fanden wir beim abschließenden Riggcheck eine

gebrochene Salingspitze. Der Schaden drohte das Dyneema ebenfalls in Mitleidenschaft zu ziehen, was wir natürlich unbedingt verhindern mussten. Der örtliche Sparcraft Händler teilte uns mit, dass das Teil nicht mehr produziert werden würde und daher kein Ersatz beschaffbar sei. Wir entschieden uns, zu improvisieren und bauten uns aus Aluminium ein Teil, das den gleichen Job übernehmen konnte.



Es wurde wieder nachproviantiert, Unmengen Trinkwasser beschafft und alles sicher verstaut und dann kam der große Moment:

Abschied von der Familie, Abschied von Europa und Abschied vom wohlbekannten und sicheren Leben, in dem wir aufgewachsen waren. Die Maschine sprang an, die *AQUAREL* wurde langsam durch die viel zu enge Boxengasse gedrückt, hielt nur kurz an der Tankstelle des Hafens und lief weiter Richtung Hafenausfahrt. Es wurde viel gewunken – selbst von Touristen, die an der Pier standen – und dann wurden Menschen, Hafen, Insel und unser gesamtes altes Leben immer kleiner, bis sie vollständig außer Sicht gerieten. Nur noch der große weite Ozean, das Schiff und seine Mannschaft waren jetzt noch wichtig. Der Atlantik lag vor uns und wollte bezwungen werden. Die



nächsten drei Wochen sollte dies unsere Hauptaufgabe sein.

Die Reise über den Atlantik verlief im Grunde ruhig und ereignislos. Mal abgesehen von Problemen mit unserer Steueranlage. Das Schiff segelte durchgehend vor dem Wind und machte sich dabei unseren Freund, den Passat zunutze. Der Kurs führte uns bis 100 sm an die Cap Verden heran, um dann in Richtung Karibik abzuknicken. Diese Route ist bei weitem entspannter und sorgt für einen konstanten und gleichmäßigen Wind.

Ich könnte jetzt ganz viel über das Leben an Bord schreiben, aber dafür bräuchte man noch einmal so viele Seiten wie bisher. Daher empfehle ich euch unser Youtube Video zur Atlantiküberquerung und wünsche viel Spaß beim Anschauen.

Nach exakt drei Wochen erreichten wir Martinique. Le Marin ist ein Hafen im Südwesten der Insel. Hier liegt die größ-

te Charterflotte der Karibik und damit gibt es hier auch die beste Infrastruktur für die Bedürfnisse von Schiffen. Hier liegen wir nun, warten auf Ersatzteile für unser Rigg, den Ruderquadranten und so dies und das. Wir hoffen, dass wir bald alles erledigt haben, um uns wieder auf die Reise zu machen.

Wie geht es weiter?

Da wir durch die ewigen Reparaturzeiten zu viele Monate Zeit verloren haben, können wir die Karibik nicht mehr bereisen. Wir werden sie vollständig überspringen müssen. Daher führt uns unser Weg direkt zum Panamakanal. Dort haben wir einen Passage Termin im April, der uns großzügig gegen die Zahlung von etwas über 2000 USD plus 1000 USD Kautions gewährt wurde. Danach werden wir kurz Panama besuchen, weitere Ersatzteile abholen und direkt auf den Pazifik starten. Das nächste Ziel ist dann Französisch-Polynesien. Aber davon berichten wir dann beim nächsten Mal.



Johanna und Patrick
mit den Kindern
Leonie und Malte



Webseite: <https://sailing-aquarel.de/>

Instagram: https://www.instagram.com/sailing_aquarel/

YouTube: https://www.youtube.com/@sailing_aquarel/

Neubauten - Reparaturen - Winterlager - Service



K N I E R I M

INDIVIDUAL YACHTS

KNIERIM Yachtbau GmbH - Uferstraße 100 - D-24106 Kiel - www.knierim-yachtbau.de
 fon: +49 (0) 431 / 30 10 60 - fax: +49 (0) 431 / 30 10 619

NETLITZ - KIEL



BÜRO & GESCHÄFT
 Holtener Str. 157 24118 Kiel
netlitz@netlitz.de
 Fon 0431 - 56 10 69 Fax 0431 - 56 40 29

LAGER
 Kokenhörs 20 24159 Kiel
 Schusterkrug / Stickenhörn

Autorisierte Wartungsstation für Rettungswesten
 und -westen namhafter Hersteller
 (wie z.B.: TVB, Autoflug, Zodiac, Bombard, Pro Saver, Avon, Kade-
 matic, Secumar, Ocean, bfa marine, Plastimo, Walden, Sospenders)

NOTDIENST

24226 Heikendorf, Korügen 14
Tel. 0431 / 243020 Fax 245124

www.glaserei-schulz.de
e-mail: info@glaserei-schulz.de

◀ Parkplätze direkt vor der Tür. ▶

GLASFACHBETRIEB

- ✓ Reparatur-Schnelldienst
- ✓ Spiegel und Glasplatten
- ✓ Duschabtrennungen
- ✓ Bildereinrahmungen
- ✓ Alles aus Glas und Spiegel

**glaserei
schulz**

Jan Thede

Garten- und Landschaftsbau

- **Rasenpflege**
- **Pflasterarbeiten**

24226 HEIKENDORF • Hindenburgstraße 6
Telefon: 0431/2398098 • mobil: 0160/2406976



**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 ■ bootsscheiben-profi.de



Im Kielwasser der Wikinger

von Frank Krupinska

Torshavn, Färöer, 2.8.23, 21:30, bedeckt, Niesel, Bft. 2-3.

Am Salontisch meiner gerade 50 Jahre jungen ‚Fiordiligi‘ – vollgepackt mit einem bunten Sammelsurium aus Pfeifen, Brillen, nautischer Literatur, Logbuch und Fahrtenkladde, touristischen Flyern und einem Gläschen Rosé-Fusels, sinniere ich über Wohl und Wehe der Reise und über das, was ‚Prio 1‘ jetzt gerade zu tun wäre ...

Mein letzter Begleiter hat mich heute Mittag mit dem Flieger Richtung Heimat verlassen, der nächste trifft erst übermorgen ein. Erstmals seit fünf Wochen bin ich auf und mit meinem Boot allein, - juchhe (!), - gleichwohl fühle ich mich etwas belämmert ...

Flucht in die örtliche Gastronomie erübrigt sich, - nach dem gerade drei Tage zurückliegenden Nationalfeiertag, dem St. Olafs-Fest, ist es hier ausgesprochen ruhig, und im Übrigen habe ich mir nach dem großen mitternächtlichen Absingen durch eine kleine Trittsunsicherheit so ‚die Fresse poliert‘, daß an die Einnahme fester Speisen und den unbeschwerten Genuß großer Gläser Bier noch lange nicht zu denken sein wird.

Es ist Tag 73 (von 104) eines lange geplanten Törns, der mich und meine Mitsegler/in von Møltenort durch Kattegat, Skagerrak, Südnorwegen, die Shetlands, die Färöer und - gegen den Uhrzeiger - rund um Island nun bislang wieder zurück nach Torshavn gebracht hat. Über meine Färöer-Tour 2017 habe ich bereits im Logbuch (2017-2) ausführlich berichtet.

Island aber ist ja nun diesmal das eigentliche Ziel, das mein inzwischen vielmaliger Begleiter Ecki und ich von Torshavn aus mit moderner Technik nach ‚nur‘ 47,5 Stunden und 271 sm bei größtenteils schmuttlig/nebligem und schwachwindigem Wetter erreichten, - leider ohne die erhoffte Begrüßung durch das Vatnajökull-Gletschergebirge mit seinen bis zu 2100 m hohen Gipfeln.

Wie ‚in Teufels Namen‘ - haben das die ‚Altvorderen‘ vor 1200 Jahren geschafft?

Der rauhschalig nette Hafenmeister von Djupivagur weist uns ein, wo wir im kleinen Hafen nach Abfahrt der letzten Kreuzfahrer-Shuttleferry einen Platz beziehen können, und bald kommt aus 25 km Entfernung ein freundlicher Zollbeamter, der zwar 10 Seiten Formulare für uns bereithält, uns aber ohne peinliche Fra-



Arbeit am Salontisch



Meine Reiseroute

gen nach möglicherweise 'Mitgebrachtem' entlässt. Uffz, - wenn das nicht ein Anlegebierchen wert ist!

Bei der ersten Festlandserkundung treffen wir auf einen Touri-Shop mit einer Antiquitäten-Vitrine (!), aus der ich mir sofort ein von Miniatur-Elefanten getragenes Messing-Gefäß aneigne (das fängt ja gut an hier ...), dann auf ein skurriles Anwesen, auf dem ein witziger Typ allerlei künstlerisch bearbeitete Naturprodukte (Steine, Vogelfedern, Treibholz, Walknochen, etc.) verhökert, huldigen in einem zum mystischen Versammlungsraum umfunktionierten Gasometer mit ohrenverzaubernder Akustik den Asen und lassen uns dann noch von dem an einer Uferpromenade installierten Kunstwerk aus 34 riesigen, dabei maßstabsgetreuen Vogeleiern aus den verschiedenen Gesteinsarten Islands verzaubern.



Wolkenbänke

Das nasskalte Wetter am nächsten Tag sitzen wir - landesübliche Gebräuche assimilierend - im 'Hot Tub' des örtlichen Hallenbads aus -und genießen ein fast schon nobles Mahl im Restaurant des gemütlichen Hafenhotels.

Nahezu jede Kleinstadt (wir sprechen hier von Ansiedlungen von 1000 -3000 Einwohnern) verfügt über ein Schwimmbad, und die Eintrittspreise sind - selbst für unsere Verhältnisse - moderat. Das löst auch unser Hygieneproblem, denn sa-

nitäre Anlagen sucht man in den meisten Häfen vergebens. Lebensmittel und natürlich Essengehen sind dagegen exorbitant teuer. Alkoholische Getränke gibt es - wie auch in skandinavischen Ländern außer in Gaststätten und Restaurants - nur in den staatlichen 'Vinbuðin'-Läden, selbstverständlich zu gesalzenen Preisen ...

Trotz anhaltenden Schmuddelwetters und schlechter Sicht setzen wir tags darauf unsere Fahrt entlang der 'Ostfjorde' gen Norden fort. Wie so oft auf dieser Tour soll sich 'demnächst' etwas Stürmisches zusammenbrauen, und wir ziehen es allemal vor, dem bei noch leichtem Wind davonzumotoren, als uns mit Sturmfock und doppelt gerefftem Groß einem vielleicht 'heldenhaften', in erster Linie aber dümmlichen Kampf mit dem in diesen Gewässern doch recht groben Faustschlägen der See zu stellen. Unsere häufigen Segelversuche enden ohnehin meist am nächsten Kap, wo das Lüftchen schon wieder aus einer komplett anderen Richtung kommt, oder werden von der langen Dünung, gegen die der Segeldruck einfach nicht ankommt, zunichte gemacht.

Nach einem Zwischenstopp in Neskaupstadur, dem nach 50 Jahren kommunistischer Lokalregierung durchaus properen 'Klein-Moskau' der Ostfjorde, fahren wir teils durch dichte Wolkenbänke, dann aber auch mal mit strahlender Sonne und glasklarer Sicht auf die grandiose Küsten-



Küstenlandschaft

SZAMEITAT + KRAMER

- *Heizungs- und Sanitärinstallationen in Neu- und Altbauten*
- *Neugestaltung Ihres Badezimmers*
- *Wartung und Reparaturen Ihrer Heizungsanlage*
- *Reparaturen und Service*

*Heizungs- und Sanitärtechnik • Korügen 5 • 24226 Heikendorf
Tel. (0431) 2 39 82-09/10 • Fax (0431) 2 39 82-08*

Mönkeberg • Heikendorf • Laboe

Wir empfehlen:



Ihr Glücksbringer

**unsere Verkaufsräume
bei einer Tasse Kaffee
mit Kuchen und/oder belegten Brötchen**

Dorfstraße 16 24226 Heikendorf Telefon 0431 241107

Dietrichsdorf • Schönkirchen • Kiel

küstenapotheken

gemeinsam vor Ort



möwenapotheke
HEIKENDORF

Telefon: 0431 / 24 87 20
Telefax: 0431 / 24 87 222
info@moewen-apotheke.de
www.moewen-apotheke.de

Filialapotheke
Gesä Pekrun
Dorfstraße 6
24226 Heikendorf

Reisebüro Richter

Inh. Anja Lenz

Gerne informieren wir Sie über
unsere weltweiten Reisen,
Kreuzfahrten und Sonderreisen.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch

Anja Lenz, Grit Boßmann, Annette Falk

24226 Heikendorf – Am Schmiedeplatz 2 – Telefon: 0431 / 24640
Fax: 0431 / 243811 – eMail: info@richter-weltweit.de



S

SW

W

NW

N

landschaft - nach Vopnafjörður im Nordosten. Angesichts der Wetterlage, die ich beständig - u.a. über mein neues Satelliten-Telefon - ‚scanne‘, bietet sich dieses Örtchen als mehrtägiger Hafen an.

Zudem identifizieren wir hier schon aus der Ferne per AIS das Boot von Michael Henderson, einem alten Bekannten aus dem ersten Färöer-Törn vor sechs Jahren. Michael ist ein in den nördlichen Breiten sehr erfahrener Skipper und hat u.a. den von uns aktuell benutzten Island- und Grönland-Törnführer geschrieben. Wir finden seine ‚Pangey‘ genau in der von ihm beschriebenen Ecke des Hafens, - große Wiedersehensfreude! Mit viel Glück organisieren wir ein Auto und unternehmen mit Michael einen längeren Ausflug in das weite nordöstliche Hochland mit erloschenen Vulkanen, endlosen Lavafeldern, zu



Hochland

den grandiosen Wasserfällen Selfoss und Dettifoss, zum Myvatn, dem Mückensee (in dieser Jahreszeit zum Glück noch ohne ...), und dem angrenzenden geothermischen Gebiet, das über etliche Quadratkilometer in allen Ocker- und Schwefeltönen changiert, schwelt, und in dem es aus blubbernden Schlammlöchern stinkt. Als Ecki und ich die Erkundung am nächsten Tag bei eher garstiger Witterung fortsetzen, versuchen wir auf dem Weg zu einer der tiefsten Schluchten des Landes eine Abkürzung und finden uns nach wenigen

hundert Metern in einem für unseren, 4x4 WD - ‚Möchtegern-SUV‘ unpassierbaren Gelände wieder. Nur mit Mühe können wir wenden und den Rückzug antreten. Der weite Umweg führt uns durch Mondlandschaften, deren tiefschwarze Schaurigkeit nur durch den Blick auf die Tankanzeige getoppt wird. Überall auf Island unterschätzt man die zurückzulegenden Distanzen. Wieder auf gut ausgebauten Straßen angekommen, nehmen wir bei allen Bergabfahrten den Gang raus und rollen schließlich mit 23 ‚Restkilometern‘ vor einen der in dieser Gegend doch eher seltenen Borne weiterer Mobilität. Puuh. Fast wären wir noch der Verlockung des Besuchs einer nahen Nobeltherme erlegen, aber wir wollen am nächsten Morgen früh los, um das gut 40 sm entfernte NE-Kap Langenes - Michaels Rat folgend - möglichst genau bei ‚Stauwasser‘ zu umrunden. Und endlich haben wir auch noch 80 km Schotterpiste und einen steilen Paß vor der Nase ... Die Strecke ist zwar nicht ganz einfach, aber befahrbar und belohnt bei dem nach Abzug der letzten Wolken einsetzenden zugig-kalten und gleißenden Rückseitenwetter mit traumhaften Ausblicken auf ein weites Küstenschwemmland und die dahinter liegenden Gebirgsketten.

Bärenhungrig - es ist bereits nachts - verschlingen wir zwei Dosen unserer Eintopfreserven und gönnen uns noch eine



Heiße Erde



Mütze Schlaf, bevor wir morgens um 6:00 ablegen und tatsächlich punktgenau um 13:40 die wegen ihrer ansonsten starken Tidenströmungen berühmte Landspitze bei moderaten Verhältnissen umschiffen und auf WNW-Kurs gehen können. Weitere 40 sm später passieren wir dann das nördlichste Landkap Islands, Rifstangi. Eckis Freiwache und Schlummer nutze ich schamlos aus und bleibe auf Westkurs, anstatt - wie lose vereinbart - auf SW, Richtung Husavik, einem der Zentren des isländischen Whale-Watching-Tourismus zu gehen. In meinem Kopf nistet sich gerade eine neue Fahrtstrategie ein, und Wale soll es ja hier überall in Hülle und Fülle geben ... Warum dann Husavik und nicht gleich weiter zur annähernd gleich entfernten Insel Grimsey - Islands einziger Berührung mit dem Polarkreis? Als Ecki erwacht, eröffne ich ihm meine Idee, insbesondere, mich gerne von ihm noch ein ganzes Stück länger begleiten lassen zu wollen als bis zum ursprünglich geplanten Etappenziel Akureyri.

Mir ist nämlich klargeworden, daß die Anschlussetappe von dort nach Reykjavik innerhalb von nur zwei Wochen in puren Stress ausarten würde. Zum Glück gibt es auf allen Seiten noch Zeitpuffer, die eine solche Umorganisation erlauben.

Auf Grimsey - sonnig, frischer eiskalter Wind, toller Blick auf die schneebedeckten Gipfel des 25 sm entfernten Festlands

- halten wir uns nur wenige Stunden auf, denn der uns zugewiesene Liegeplatz verheißt bei dem vorausgesagten Schietwetter eher Bruch als Schutz. Also - wir sind ja auch erst knappe 30 Stunden unterwegs - Segel gesetzt, Kurs SSW und - rein in die Flaute (!), - es ist zum ... Aber dafür jetzt ran an die Wale! Wir gucken uns die Augen aus, aber außer ein paar Delphinen läßt sich nicht eins dieser Bies-ter blicken. Dafür mehrere Luxus-Kreuz-fahrer ...



auf Grimsey

Kurz bevor wir in den Fjord von Siglufjörður einlaufen, kommt der Wetterumschwung, und wir sind froh, uns zwischen den hohen Bergen verstecken zu können. Ein paar Fallböen, naja, - draußen geht's deutlich mehr zur Sache! Wir liegen gut am Schwimmsteg (Tide hier nur ca. 1m, sonst oft > 2m) des vier Sterne-Hotels des Örtchens, das vor hundert Jahren einen ungeheuren Boom als Heringsfang- und verarbeitungsstätte erlebte. Ein wirklich tolles Museum macht die Geschichte greifbar. Auch nicht übel ist der Pub mit angeschlossener Friseurstube, in der mich der Wirt vom Halbaffen zum seefahrenden Gentleman umstylt.

Nach zwei Nächten hat sich der stürmische Wind gelegt, aber es ist immer noch tiefgrau, nasskalt und diesig, als



Schwemmland



S

SW

W

NW

N

wir uns mit anfänglichen Problemen - die Kraftstoffleitung hat schon wieder Luft gezogen - und ganz viel Lust erneut auf eine längere Tour machen, die uns bis nach Isafjörður, der ‚Hauptstadt‘ der ‚Westfjorde‘ - der großen brokkolihaften Halbinsel in Nordwesten Islands - bringen soll.



Isafjörður

Einige Ausweichhäfen haben wir notiert, aber so richtig was Tolles gibt es unterwegs nicht: entweder zu weit ab ‚vom Schuß‘ oder zu ungeschützt. Die mehr als 25 stündige Fahrt über 134 sm bringt erst auf den letzten Meilen etwas Laune, als sich Nebel und Dunst verzogen haben. Die auf einer Halbinsel im Fjord gelegene Stadt ist eine der Hauptanlaufstellen für Kreuzfahrer und verfügt neben einer entsprechenden touristischen Infrastruktur und diversen Werkstätten und Hardware-Shops sogar auch über einen kleinen, leider nicht sonderlich gepflegten Yachtbereich, in dem wir längsseits einer französischen 18m Alu-Yacht, die demnächst nach Grönland aufbrechen will, festmachen. Nach meiner Einschätzung sind es vielleicht 30 Yachten, die pro Jahr Island umrunden.

Ja, Grönland ist in nächster Reichweite, - eigentlich nur 24 Stunden entfernt, mir aber reicht für den Moment das unwirtliche Klima hier. Und hier ist nun auch

wirklich Crewwechsel angesagt: Ecki fliegt zum Treffen mit seiner Frau nach Reykjavik, von dort kommt meine Frau, Karin, - gehüllt in eine frisch gekaufte dicke Winterjacke. Beide Flügel sind witterungs- und fluggerätetechnisch um jeweils einen Tag verspätet, - auf sowas muß man hier gefasst sein.

Bevor wir zur Weiterfahrt aufbrechen machen wir noch einen Landausflug mit einem (schon wieder...) seit zwei Tagen angemieteten Kleinwagen, ‚entdecken‘ wunderschöne Fjordlandschaften, den grandiosen Wasserfall Dynjandi, ein sehr angenehmes Hallenbad mit Außen-Hot-Tub und nicht zuletzt ein Miniatur-Musikinstrumente-Museum, in dem uns das Besitzer-Ehepaar eine gesangliche, mit einem isländischen Dulcimer begleitete Privatvorstellung gibt.

Strahlewetter als wir am nächsten Tag losfahren, sogar auch segeln! Schon am dritten Kap aber brist es derart auf, daß ich mich der dringenden Empfehlung meiner Gemahlin, den aber auch wirklich allernächsten Hafen (Sudareiry) anzusteuern, besser füge ...

Je öfter (oft genug) wir im Verlauf der nächsten 10 Tage in solche Situationen noch kommen, umso standhafter wird aber Karin, und ich bin erstaunt, welche Kappel- und Kreuzseen sie doch wieder (fast) klaglos zu ertragen imstande ist. Patrecksfjörður verlassen wir nach einem



Wasserfall Dynjandi



unwürdig teuren Restaurantbesuch und der überaus liebenswürdigen Aufforderung der Hafenmeisterin, uns an eine 4 m hohe Reifenspundwand zu verholten, um dann am nächsten Morgen auch für nur eine Nacht den gerade eingeführten Wochentarif bezahlen zu dürfen. Derlei Gastlichkeit geht auch Karin auf den Senkel. Um 02:50 fahren wir zurück nach Talknafjörður, wo wir zwar auch keinen regulären Liegeplatz finden, uns aber immerhin mit Ecki und seiner Frau Kathrin, die inzwischen eine Auto-Rundtour genießen, treffen und ein bißchen klönen können. Wir starten um 13:40, umrunden bei starker Kreuzsee das westlichste Kap Islands, ‚Bjartangar‘, hüpfen ruppig die bis zu 440 m hohen Klippen Látrabjarg entlang, durchfahren eine traumhafte Ententeich-Dämmerung im Breidafjörður und gehen in Stykkisholmur ab 03:30 bei einem verflixtem viertelstündigen Anlegemanöver auf engstem Raum und extremem Seitenwind gleich zweier Bootshaken verlustig.



Dämmerung im Breidafjörður

Die nächsten durchgehend Starkwind-Tage nutzen wir zu einem Dampferausflug zur Insel Flatey – jahrhundertlang Heimstätte einer der bedeutendsten mittelalterlichen Handschriften (u.a. mit diversen Sagas über die ersten Siedler und deren doch recht rauhen Sitten) - und haben kurz darauf ein Riesenglück, den wohl einzigen Mietwagen der Halbinsel Snaefell-

nes zu ergattern. Weil es hier so gut wie kein Nahverkehrssystem gibt, versetzt nur das uns in die Lage, die faszinierende Gegend um den markanten, sagenumwobenen und (noch) schneebedeckten Vulkan Snaefellsjökull zu entdecken. Dabei stoßen wir u.a. auf das ‚Shark-Museum‘ in Bjarnahöfn mit allen Wissens- und sogar Verkostungswerten rund um den Eis- bzw. Grönlandhai - eine sehr gewöhnungsbedürftige isländische Spezialität.

Auf dem ‚Wunschberg‘ Helgafjell darf ich unter streng einzuhaltenden Bedingungen drei (inzwischen übrigens weitgehend erfüllte!) Wünsche äußern, und vor unserer Abfahrt genießen wir noch in einem kleinen, feinen Hafenrestaurant das wohl beste (Acht-Gänge-) Menü der letzten dreißig Jahre.

Nicht dreißig, aber vierzig Stunden später haben wir im Yachthafen von Reykjavik - direkt vor/unterhalb eines der neuen Wahrzeichens der Stadt, der Konzerthalle ‚Harpa‘ festgemacht.

Unterwegs sonnig, kalt, Wind NNW mit plötzlichen Drehern um 180° - nicht segelbar, Kreuzsee und unvergessliche



Snaefell

Ausblicke auf den Snaefelljökull, Delphine und helle Lichtblitze der aktuellen vulkanischen Aktivitäten auf der Halbinsel Reykjanes im Südwesten.

Reykjavik selbst: toll!, ‚jung‘, bunt, quirlig, zahlreiche Sehenswürdigkeiten, aber

BAUHAUS NAUTIC®



**Deutschlands größtes Netz
für Wassersportzubehör**



www.bauhaus-nautic.info



doch an einem Tag zu erkunden. Vor Karins Ab- (und Jochens An-)reise lassen wir uns noch mit ‚nem ‚Touri-Bus‘ nach Thingvellir, Geysir und zum Gullfoss kutschieren. Genießen in diesem Rahmen auch einen Thermenbesuch und frisches, in heißem Sand gebackenes Brot. Zwei Tage später wiederhole ich die Tour mit Jochen, - einschließlich erneuter (schmerzfreier) Stadtbesichtigung.

Als wir Reykjavik verlassen, ist es ‚grau in grau‘, absolut windstill, die See spiegelglatt. In einigen Meilen Entfernung identifizieren wir eine ganze Flottille von Whale-



-Watching-Booten und können uns nur wundern: außer zwei Delphinen no Wal, nada (erst später bei den Färöern)!

Auf der Halbinsel Reykjanes, um die wir jetzt herumtuckern, schwelt beständig die derzeit aktive Vukanspalte, und an verschiedenen Stellen zeugt hoch aufsteigender weißer Dampf von den dortigen Geothermie-Anlagen und Kraftwerken. Direkt querab des SW Kaps scheint ein Supertanker auf uns zuzuhalten und der hat noch nicht mal AIS eingeschaltet! Ich brauche einen Augenblick - auf die Seekarte... Es ist die nur 1,5 Hektar große und bis zu 77 m hohe Felseninsel Eldey, die nordöstliche Spitze des mittelatlantischen Rückens und eine der größten Baßtöpel-Kolonien der Welt.

Die Nacht verbringen wir im Hafen von Grindavik - jenem Städtchen, das jüngst durch den Vulkanausbruch und dem bis hierher ergossenen Lavastrom Bekanntheit erlangte, und setzen am frühen Morgen die Fahrt zu den Westmänner-Inseln, zu denen auch die erst 1963 entstandene Vulkaninsel Surtsey zählt, fort. Schon von ferne bildet diese Inselgruppe mit ihren vorgelagerten Felsspitzen eine imposante Erscheinung. Zu gerne hätten wir hier zwei Tage verweilt, allein die Vorhersage eines von Westen heranziehenden Sturmtiefs, das uns hier für wahrscheinlich eine Woche festhalten würde, weckt meinen Fluchtinstinkt.

Nach reichlichem Dieselbunkern beim





auf der Flucht

Hafenmeister von Heimaey, einem guten Abendessen im besten Restaurant und ein paar Stunden (Halb-) Schlaf sind wir wieder auf Reise. Ich konzipiere eine große Hundekurve über S nach SE und dann E, um der Zugbahn des Tiefs bestmöglich auszuweichen, und frage mich einmal mehr, wie es die Wikinger schon kurz nach der ‚Landnahme‘ (bis ca. zum Jahr 1000) geschafft haben, einen regelrechten Fährverkehr von und nach Norwegen zu organisieren.

48 Stunden fahren wir in ‚unwirklicher‘, teilweise gespenstischer Atmosphäre mutterseelenallein - kein Wal, kein Schiff weit und breit - ‚in Öl‘, die Taktik scheint aufzugehen. Dann erwischt uns doch noch so ein ‚Ausläufer‘ von vorn (! – das geht eigentlich nur vor der Warmfront) erst noch ‚sanft‘, dann immer größer ...

Für die ‚nur noch‘ 120 Meilen bis nach



Ingolfur Arnason - Gründer Reykjaviks

Torshavn brauchen wir schließlich ‚nur noch‘ 40 Stunden. Verkeilt im Boot höre ich jede Hebung des Propellers aus dem Wasser, verfluche die Seefahrt und bin froh, daß mein Kumpan mein Skippergewäsch: ‚Dann ist das wohl so ...‘ mit fast unmerklichem Kopfnicken gutiert.

415 sm haben wir ‚auf der Uhr‘ für diese Passage, belohnen uns mit einer tollen Autotour quer über die Färöer und setzen mit einer (kostenlosen) Fährfahrt zur südlichsten Insel Suduroy, wo wir sehr individuell die letzte (von zwei Arbeitern betriebene) Kohlemine besichtigen, den vorläufigen Schlußpunkt. Dann folgen das St. Olafs-Fest und Jochens Abreise. Hier schließt sich der Kreis ...



Gesamtbilanz inkl. der hier nicht berichteten An- und Abreise zu und von den Färöern (1829 sm) : 3343 sm
 - Møltenort ab: 15.5.24, an: 2.9.24
 - insgesamt 10 Mitsegler/innen
 - 50 Hafentage, ø 64,3 sm/Seetag •



S

SW

W

NW

N

Norrbotten - einmal hin und zurück

von Matthias Petersen

Dieser Sommer begann mit einem Missverständnis: Ich wollte unserem Sohn Malte ein Abenteuer gönnen. Malte wollte seinem Vater einen Traum erfüllen.



- MidsummerSail – eine echte Herausforderung für eine unternehmungslustige Crew junger Männer. „Jungs, das müsst ihr machen. Ich kümmer mich dann um den Heimweg.“

- Töre Hamn – die Gelbe Tonne, der nördlichste Punkt der Ostsee. Da wollte Papa doch immer mal hin... „Das möchte ich ihm ermöglichen.“

Und so kam es, dass „Methusalem“ zur MidsummerSail gemeldet wurde, mit uralter Riesen-Genua und nagelneuem Blister. Nonstop vom südlichsten Punkt der Ostsee (Wismar) zum nördlichsten (Töre Hamn).

Zusammen mit Maltes Freund Stefan stelle ich mir einen feinen Zwei-Tage-Überführungstörn nach Wismar zur Start-



Kurz nach dem Start: In der Mitte Methusalem

linie vor. Naja, null Wind, 70 Seemeilen unter Maschine, aber rechtzeitig in Wismar, damit die Jungs das Schiff noch ausrüsten können für zehn Tage (und Nächte) auf See.

Was dann kam konnte man gut über den Live-Tracker verfolgen. Von 100 gemeldeten Schiffen erschienen tatsächlich 80 am Start. Schnell setzten sich die Rennziegen vom Feld ab, für die schweren, alten Fahrtenschiffe wie „Methusalem“ (Hanseat 70 MK III) war leider bitter wenig schnelle Luft unterwegs.

Dennoch: Die Stimmung war ungebrochen. Match-Races mit gleich großen Schiffen in der näheren Umge-

bung. Exquisite Küche mit mehrgängigen Gerichten. Nur der Wind wurde immer weniger. Und noch weniger. Schließlich, auf der Höhe von Umeå, die Entscheidung: Abbruch. Die letzten 150 Seemeilen bis Töre Hamn hätten ausschließlich unter Maschine zurückgelegt werden müssen. Das wäre dann doch zuviel CO2 im Wasser gewesen (wir haben einen Unterwasserauspuff...).

Nun kommen Heinrich und ich ins Spiel. Wir lösen die Jungs in Umeå ab. Zunächst auf abenteuerlichem Weg mit der Bahn über Rendsburg, Fredericia, Kopenhagen, Malmö nach Stockholm. Dort gelingt uns beiden Mitsiebzigern tatsächlich der Sprung in den gerade anfahren den Nachtzug nach Luleå, Heinrich muss



Malte grüßt von Norra Kvarken

sogar noch zehn Meter nebenher rennen. Morgens um sechs sind wir in Umeå.



Im Hafen von Umeå

Was um Himmels willen bewegt Menschen hier zu siedeln? Der Wind pfeift mit 6 – 7 Bft aus Nord. Hat sich was mit Flaute. Die Jungs reisen ab, wir vertreiben uns in dem elenden kleinen Hafen die Zeit. Drei Tage später können wir, bei sanften zwei Windstärken aus NE, endlich los. Auf nach Husum! 43 sm. Nach zwei Stunden ist der Wind allerdings weg. Der Diesel muss ran. Wir ahnen noch nicht, dass das nur der Anfang ist.

Husum. Der Hund liegt hier begraben. Drei Schiffe passen an den Steg. Es regnet. Ausser uns sahen wir heute ein einziges Segel am Horizont. Sehr einsam.

Am nächsten Tag weiter nach Harnösand. Der Wetterbericht total daneben. Schwachwind angesagt, stattdessen Bft 5-6 aus West. Das sollte übrigens so bleiben: wenn man das Gegenteil des Wetterberichtes zur Grundlage der Törnplanung machte, dann lag man in der Regel richtig. Wir klotzen uns durch sechs Windstärken, ein Reff im Groß, Traveller ganz in Lee und landen in Skata hamn, dem urigsten Hafen der Reise, liegen dort gemeinsam mit einem finnischen Pärchen. Sauna, Restaurant, ein verstopftes Pumpklo, Regen – Herz, was willst du mehr.

„Methusalem“ wird zur Deutschland-

zentrale des europäischen Kohlenhandels. Heinrich ist Kohlenhändler und führt sein Geschäft auch von Bord aus weiter. Tonnen um Tonnen Anthrazitkohle werden vom Norrbotten aus in Deutschland hin und her geschoben. Und ich dachte bisher immer, der Kohleausstieg sei beschlossene Sache....

46 Meilen von Gävlehamn nach Öregrund, 5 Bft von vorne, eineinhalb Meter See, nicht genügend Platz zum Kreuzen, der Diesel muss wieder ran, drei Knoten über Grund. Was machen wir eigentlich, wenn das tapfere Maschinchen (Vetus M 4.15, 33 PS) jetzt den Dienst verweigern würde? Gibt es einen Plan B? Es gibt keinen Plan B.

Von Montag bis Donnerstag bleiben wir in Öregrund. Es weht mit Bft 6. Natürlich aus der falschen Richtung. Als wir weiterfahren, entscheiden wir uns für die geschützte Passage durch den Vaddö-Kanal. Da gibt's aber eine Brücke mit 16m Durchfahrtshöhe. Wie hoch ist unser Mast eigentlich? In der WhatsApp-Gruppe der Hanseaten frag ich unsere genaue Höhe ab. Schwarmwissen ist gefragt. Antwort: „Müsste passen. Darfst aber nicht nach oben gucken.“ Es passte.

So erreichen wir nach zwölf Tagen Stockholm und finden einen feinen Liegeplatz in Navishamn auf Djursholm. Heinrich nimmt den Flieger nach Hause,



Skata hamn



der Brücke, ein rotes Licht, die Flügel beginnen mit beängstigender Geschwindigkeit, sich zu senken. Viel zu spät zum Aufstoppen! Ich schubse Angela in die Kajüte und lege den Hebel auf den Tisch. „Das waren 20 Zentimeter!“, berichtet Minuten später mein aufgeregter niederländischer Vordermann über Funk. In der Bucht von Rastaholm im Mälarenssee können wir dann unsere Wunden lecken. Die Sonne scheint, der Wind weht lau – von vorne.

Mit großem Interesse stelle ich fest: Der dicke Stein vor Björkö, auf den Methusalem vor acht Jahren aufgebrummt war, jetzt ist er endlich in der Seekarte eingezeichnet!

er muss sich um seine Kohlen kümmern. Abends kommt stattdessen Angela. Endlich - seit den Tagen meiner beruflichen Seefahrtsjahre (vor langer, langer Zeit) hatten wir uns geschworen, keine längeren Trennungen mehr zu akzeptieren.

Vier Tage warten wir auf passenden Wind zur Weiterfahrt. Andere warten auch. Am Mittwoch endlich bricht ein ganzer Konvoi auf. Um 09:15 Uhr soll die Straßenbrücke zum Mälarenssee öffnen. Als die sich endlich hebt, stürmt das Geschwader los. Ich halte mich mit unserem Panzerkreuzer bescheiden an letzter Stelle. Und dann, wir sind gerade 30 Meter vor



Am nächsten Morgen Kurs Süd, in den Södertälje Kanal. Die Schleuse eine unübersichtliche Baustelle, der Hafen von Södertälje alles andere als einladend. Also weiter. Der Wind kommt aus Süd, woher sonst? Dann Wolkenbrüche, null Sicht, Temperatursturz. Auch die Skibrille schafft keine klare Sicht mehr. An Steuerbordseite die – allerdings nach Süden offene! – Bucht von Skanssundet. Egal. Hauptsache festmachen und trockene Klamotten. Abends werfen wir sogar die Heizung an.

In Trosa lernen wir Niklas und Johanna kennen, ein junges Pärchen, das mit seiner uralten Albin Vega einzylindrig nach



Süden pöttert. Wir diskutieren die Lage und entscheiden uns, miteinander dem Südwind ein Schnippchen zu schlagen: Göta Kanal!

Also auf nach Mem. Nach Zahlung von 8.000,00 Schwedenkronen lässt man uns huldvoll ein – in die erste von 64 Schleusen: Angela mit ihren jugendlichen 75 Jahren hüpfelt elfengleich auf den Absetzsteg, die Vorleine in der Hand, die Achterleine zwischen den Zähnen und rennt aufwärts. „Methusalem“ zockelt brav hinterher.

Drei Schleusen weiter sind wir in Söderköping. Da bleiben wir erstmal. Es kachelt. Aus West! Und von daher sollte der Wind die nächsten zwei Wochen auch kommen. Asplangen, Roxen, Boren, Vättern, Viken, Vänern – West, West, West, West. Mal zu wenig zum Segeln, mal zu viel, mal viel zu viel.

Zum dritten Mal durchqueren wir nun Schweden via Götakanal. Vor vielen, vielen Jahren mit unseren Kindern. Das war schön. Vor acht Jahren hatten wir schon einmal vergeblich versucht, das Problem des Südwindes auf diese Weise zu lösen. Aber nun reicht es wirklich. Der Kanal

ist einfach anstrengend. Außerdem geraten wir allmählich in Zeitnot. Für den 20. August haben sich unsere Enkel Luis und Franka in Heikendorf angemeldet. Die wären bitter enttäuscht, wenn Oma und Opa die versprochene Ferienwoche

streichen würden.

Eine Rundmail in der MSK bringt die Lösung. Mein Freund Klaus und sein Sohn Gerd haben Lust, das Boot von Göteborg nach Heikendorf zu segeln. So können wir die letzten Tage doch noch entspannt reisen: Vänersborg - wieder warten wir drei



Die letzte Etappe: Luxus von Göteborg nach Kiel

Tage auf Wetterbesserung während im Kattegat offensichtlich die Welt untergeht. Trollhättan, ein uriger Übernachtungsplatz am Fuß des Schlosses Kung Älv, Göteborg. Angela und ich reisen kommod mit der Stena nach Hause. Am übernächsten Tag erscheinen die Enkel. Passt. Und Klaus und Crew kommen auch noch so rechtzeitig, dass wir mit den Kindern noch mal loskönnen zu einem kleinen Törn.

Und die Moral von der Geschichte? Wie mein Freund Röttger zu sagen pflegt: „Es wird da oben nicht schöner, nur nördlicher.“ Natürlich ist es reizvoll, einmal in völlig unbekanntem Gewässern (Norrbotten) unterwegs zu sein. Natürlich ist die freie Liegeplatzwahl in leeren Häfen ein nicht zu unterschätzender Lustgewinn. Aber ein zu eng getakteter Zeitplan und schlechtes Wetter sind doch nachhaltige Störfaktoren. Und die Dänische Südsee, vor allem in der Vor- und Nachsaison, hat durchaus ihre eigenen Reize. Da wollen wir nächstes Jahr unbedingt wieder hin. •



Rechtzeitig zum Enkeltörn ist das Schiff wieder in Möltenort



Ristow

*Mönkeberg
Heikendorf*

**Sonn- & Feiertags
11:00 – 17:00 Uhr
geöffnet***

*gemäß Bäderregelung



Therapieangebote z.B.

- **Manuelle/Neurophysiologische Therapie** z.B. bei Blockaden
- **Lymphdrainage • Skoliosebehandlung**
- **spez. Schmerztherapie** z.B. bei Kopfschmerz
- **osteopathische Techniken** z.B. **Cranio-Sacrale**
- **Kiefergelenktherapie • Massage • Moor • Taping**

Praxis für Physiotherapie

Heinz Hegger

PT, Manualtherapeut

Im Winkel 3a • 24226 Heikendorf
Tel. 0431/2108650

Termine nach Vereinbarung, alle Kassen / BG / Privat





REIFENHANDEL PENNER

Inh. THOMAS HARDER



Holzoppelweg 33
24118 Kiel

Fon: 04 31 / 54 45 85
Fax: 04 31 / 54 73 88

info@reifen-penner.de
www.reifen-penner.de

- Reifen aller führenden Marken
- Batteriebetrieb
- Achsvermessung
- Reifenreparatur
- Reifeneinlagerung
- Tieferlegung (vorzugsweise VW / Audi)
- Felgenaufbereitung
- TÜV-Sondereintragung
- Felgen und Felgenschlösser
- PKW / LKW-Dienst

Alle Sicherheit
für uns im Norden.

PROVINZIAL

Die Versicherung der Sparkassen

Wir sind immer in Ihrer Nähe.
Sie sind immer gut beraten.

Marc Menzel e. K.

Dorfstraße 17, 24226 Heikendorf
Tel. 0431/241944, Fax 0431/242948
heikendorf@provinzial.de
www.provinzial.de/heikendorf





S

SW

W

NW

N

Unsere Reise entlang der schwedischen Westküste von Dörte und Jan-Peter Rath

... führte uns durch den Kleinen Belt über Anholt und Läsö hinauf bis Aalbaek; dann rüber nach Schweden, dort gen Norden bis nach Norwegen (für eine Nacht) und anschließend an der schwedischen Küste Richtung Süden, zum Öresund und über Rödvig / Klintholm wieder nach Møltenort. Dauer der Tour: 15.Mai 2023 – 28.Juli 2023 (=fast 11 Wochen)

Zu Beginn der Reise war unser Enkel Niels (zu dem Zeitpunkt 9 Jahre alt) einige Tage mit an Bord. So starteten wir kleinschrittig über Damp und Maasholm nach Gelting, wo er dann von seinen Eltern wieder eingesammelt wurde.

Über Sonderborg und nach einer Übernachtung in der Dyvig ging es in schneller Fahrt durch den Kleinen Belt bis Middelfart.



Am Jachthafen Middelfart

Hier nahmen wir uns einen Tag Zeit für eine lange Wanderung an der Steilküste und durch den frühlinghaften Buchenwald, dessen Boden über und über bedeckt war von blühendem Bärlauch. In der Luft hing der Duft von Knoblauch.

Mit reichlich Kreuzschlägen segelten wir aus dem Kleinen Belt heraus bis Juelsminde, dann weiter bis zum Hafen Oer Schleuse, vorbei an Samsö und Tunö. Es „lief“ super mit raumem Wind und Blister.

Der Hafen Oer, südlich von Ebeltoft,

liegt geschützt und die Umgebung mit Heide- und Dünenlandschaft erkundeten wir per Fahrrad.



Oer Schleuse

Das nächste Ziel sollte von hier aus dann schon Anholt sein. Also hieß es rechtzeitig los! Ab 8 Uhr (Vorsaison-Zeit) konnte man ausschleusen. Wir waren das erste Boot an dem Tag in der Schleuse und um 17:15 Uhr konnten wir uns auf Anholt im fast leeren Hafen Steg und Mooringtonne aussuchen.

Und weil der Strand mit seinem karibisch-türkisfarbenen Wasser so lockte, wurde auch schnell noch angebadet. (14° Wassertemperatur!)

Wir waren zum ersten Mal auf Anholt und nahmen uns darum 2 Tage Zeit, um die Insel zu erkunden. Am Wegesrand standen Flieder, Goldregen und Weißdorn in voller Blüte, und weil es (fast) keinen Autoverkehr gibt, war die Luft voller Blütenduft.



Anholter Strand



Anholter „Wüste“ mit Leuchtturm

Am zweiten Tag schreckten wir nicht davor zurück, durch die „Anholter Wüste“ bis zum Nordostzipfel der Insel zum Leuchtturm zu wandern. Wer das einmal gemacht hat, der kann sich belobigend auf die Schultern klopfen. Zu dieser Unternehmung gehört nämlich Durchhaltevermögen: 9 km über sandige Wege hin zum Leuchtturm, am Strand etwa die gleiche Streckenlänge zurück. Einsamkeit (Vorsaison!), Stille, Natur. Anstrengend, aber schön.

Mit einer Flauten(Motor-)fahrt ging es weiter nach Läsö (Fahrradtour zur historischen Salzsiederei) und von Läsö bei gutem Wind bis Aalbaek.

Hier lockten uns die großen Wanderdünen, die per Fahrrad vom Hafen Aalbaek gut zu erreichen sind: Nach einem mühevollen Aufstieg durch fast „flüssigen“ Sand, wurden wir belohnt mit einer tollen Aussicht; in der einen Richtung waren die auf Reede liegenden großen Pötte in der Aalbaek-Bucht zu erkennen, in der anderen Richtung die Nordsee und die Schiffe, die von dort den Seeweg Richtung Skagen einschlugen.

Natürlich wollten wir auch die berühmte Landspitze nördlich von Skagen sehen. Die Stelle, an der die Wellen von Nord- und Ostsee zusammenschlugen. Also: mit

Rad und Zug von Aalbaek nach Skagen. Hier war trotz Vorsaison schon ein Hauch von Massentourismus zu spüren, denn alle Welt strömte zunächst per Rad oder per Auto zu einem Parkplatz, um dann von dort den Rest des Weges am Strand zurückzulegen. So auch wir.

Das war sie also? Diese berühmt-berühmte, von gewaltiger Brandung umtoste Landspitze? Für uns präsentierte sich diese wilde Berühmtheit an diesem 4.Juni harmlos und wunderschön türkisblau.

Am 5.Juni starteten wir dann um 6:30 Uhr von Aalbaek übers Kattegat nach Schweden.

Zunächst noch mit Wind, dann aber (mal wieder!) eine Flautenfahrt unter Motor über das hellblau glitzernde völlig windstille Kattegat. Alte Dünung hob und senkte unser Boot ein wenig, aber dieses sonst so windbewegte Gewässer zeigte sich von seiner „Ententeich-Seite“.

Gegen 15 Uhr tauchten die ersten



Landspitze Skagen am 4.Juni 2023



S

SW

W

NW

N

schwedischen Schären am Horizont auf und von nun an änderte sich der Anspruch an die Navigation für mehrere Wochen. Nun galt es, immer einen sicheren Weg um die richtigen Felsen zu finden. Die Navigation zwischen den Schären ist schon eine andere Sache als die an der Dänischen Küste.

Um 16:30 Uhr hatten wir die Insel Hypelpeln in Schweden erreicht. Es war der 5. Juni, das Wasser hatte eine Temperatur von 15°, aber an der Badestelle herrschte schon reger Badebetrieb.

Unser erstes Ziel auf dieser kleinen Insel war der winzige Einkaufsladen. Trotz des begrenzten Sortiments gab es SIE, unsere absolute Lieblingssspeise in Schweden: EKSTRÖMS ORIGINAL Blaubeersuppe. Mmmh. Gibt es nur in Schweden zu kaufen. Morgens übers Porridge! Wir lieben sie! Von nun an hatten wir immer 2 - 3 Packungen an Bord.

Über Marstrand, Hälleviksstrand, Lysekil, Bovallstrand durch die Schärenfahrwasser gelangten wir zu unserer ersten Ankerbucht (Musösälтан), wo wir an einer SXX-Boje übernachteten. (Um diese Bojen nutzen zu dürfen, waren wir Mitglied im schwed. Kreuzerklub geworden.)

Am 13. Juni gelangten wir zu den Koster-Inseln. Wir buchten über Dockspot.com einen Platz am Fingersteg im Hafen „Koster-Sund“.



Schäre vor Lysekil

Die Inseln Nord- und Südkoster sind landschaftlich außerordentlich reizvoll. Felsengruppen, Heideflächen und Wald wechseln sich ab. Auf Nord-Koster gibt es keinen Autoverkehr. Von einer Anhöhe mit den 2 Koster-Leuchttürmen konnten wir in der Ferne die Einfahrt zum Oslofjord sehen und die Colorline-Fähre auf ihrem Weg nach Kiel. Wir schickten herzliche Grüße mit. Richtung Osten führen die Fährn zwischen den Koster-Inseln und Strömstad.

Inzwischen hatte das Wasser eine Temperatur von 21° und lockte zum täglichen Baden. Zu dieser Zeit der Reise war das Wetter auf unserer Seite!

Jetzt, Mitte Juni, merkten wir, dass auch in Schweden die Saison startete: Der Hafen war gut belegt, vor allem mit norwegischen Booten.

Der nächste Hafen, Strömstad, den wir



Unser erster Einkauf in Schweden



Wanderweg auf Nord-Koster

nutzten, um uns wieder mit Proviant zu versorgen, ließ uns durch die Anwesenheit zahlreicher norwegischer Boote und Autos die Grenznähe spüren. Genau wie wir nutzten die norwegischen Gäste die Supermärkte Strömstads.

Nach den Aufenthalten in stillen, noch in der Vorsaison schlummernden Häfen und auf der autofreien Koster-Insel empfanden wir Strömstad als lebhaft und voll. Auch im Hafen herrschte reger Verkehr an Ausflugsbooten, Fähren und der großen Fähre, die Strömstad mit Sandefjord in Norwegen verbindet. Diese vor allem rauscht mit noch unglaublicher Geschwindigkeit zu ihrem Liegeplatz und macht heftigen Schwell. Wahrschau!

Unsere NV-Seekarte „Svenska västkusten Nörra 5.1“ reicht an ihrem nördlichen Rand knapp bis nach Norwegen hinein. Das wollten wir ausnutzen und das erste Mal an unserem „PONTUS“ die norwegische Gastflagge hissen.

Wir suchten uns als Ziel für den nächsten Tag eine kleine geschützte Bucht aus, um dort zu ankern: Svalerödkilen, knapp westlich von Sponvika am Eingang zum Svinesund.

Durch das Fahrwasser „Säcken“, das uns auf etwa 100 m Wassertiefe schnurstracks Richtung Norden führte, war das Segeln einfach herrlich: kein Umschiffen kleiner Felsengruppen, sondern ein tiefes „sauberes“ Fahrwasser. Je weiter wir nach Norden segelten, umso höher und bewaldeter wurden die Felsen an Steuerbordseite, zum Teil über 100 m hoch. Ein ganz anderes Bild als die Schären weiter südlich.

In der Ankerbucht angekommen boten sich mehrere private Mooringtonnen an. Nach Rücksprache mit Einheimischen konnten wir dort für eine Nacht fest-



Hafeneinfahrt Grebbestad, überragt von Felsen

machen. Außergewöhnlich: Es war der 16. Juni und das Wasser in der Bucht hatte eine wunderbare Badetemperatur von 22,8 °C!

Hier war nun der „Wendepunkt“ unserer Reise: Von nun an sollte es wieder gen Süden gehen.

Mit der Richtung änderte sich von nun an auch die Wetterlage. Das seit Wochen beständige Hoch verabschiedete sich und wir mussten uns auf wechselhaftes Wetter einstellen.

Im nächsten Hafen, Grebbestad, hielt uns heftiger Wind einige Tage auf. Wir nutzten die Zeit und fuhren mit dem Bus nach Tanum, um von dort aus zum Bronzezeitmuseum Tanumshede mit seinen berühmten, etwa 3000 Jahre alten Steinritzungen zu wandern.

Unbedingt sehen wollten wir auch die berühmte Königsschlucht in Fjällbacka, in



Steinritzungen aus der Bronzezeit in Tanumshede



S

SW

W

NW

N



Königsschlucht Fjällbacka

der Teile des Films „Ronja Räubertochter“ gedreht worden waren. So war unsere nächste Etappe von Grebbestad bis Fjällbacka nur 6 sm weit.

In der Mitte des Ortes gibt es hier den Ingrid-Bergman-Torg, auf dem eine Büste von ihr steht und Bilder aus ihrem Leben

ausgestellt sind. Mehrere Jahre lang verbrachte sie die Sommermonate mit ihren 4 Kindern auf einer Insel unweit von Fjällbacka. Der örtliche Segelverein wurde von ihr gesponsert und ihre Kinder haben dort Regatten mitgesegelt. Sie selbst hat Siegerehrungen durchgeführt. Nach ihrem Tod wurde ihre Asche zwischen den Schären vor Fjällbacka verstreut.

Die Wanderung durch die enge Königsschlucht zwischen den steil aufragenden Felswänden war für uns „Flachländer“ schon recht atemberaubend. Belohnt wurden wir für diese Mutprobe nach dem Aufstieg mit einer unglaublichen Aussicht auf die Schärenwelt hinaus bis zum Ska-gerrak.

Nachdem wir weiter Richtung Süden 2



Schärenwelt vor Fjällbacka

Nächte in einer Ankerbucht verbracht hatten, fuhren wir durch den Sote-Kanal nach Kungshamn, dann weiter nach Fiskebäcksil. Dies war der schönste Ort unserer Reise und auch der gepflegteste Hafen. Das Dorf wie Bilderbuchschweden aus dem Prospekt; die Sanitäreanlagen nach recht viel „Schlichtheit“ in den vergangenen Wochen gefühlt eine kleine Wellness-Oase.

Das Wetter jedoch entwickelte sich täglich mehr zu einer Aneinanderkettung von Schauern und windigen Tagen. Auch in Fiskebäcksil konnten wir gerade noch vor dem aufziehenden Unwetter den Ort bestaunen, einmal noch vom Boot aus baden, da prasselte es los.

Die ganze Nacht wehte es heftig und



Unwetter zieht auf über Fiskebäcksil

am nächsten Tag quälte uns im Fahrwasser nördlich von Gullholmen eine sehr unangenehme, heftige Dünung. Erst im Wind- und Wellenschatten der Insel Härmano, südlich von Gullholmen, wurde es wieder ruhiger. Östlich von Härmanö verbrachten wir eine Nacht an einer SXK-Boje. Mit dem Schlauchboot paddelten wir zur Insel und machten eine „Regen-Wanderung“ über Stock und Stein. Unser Ziel war die Westseite der Insel, aber der Regen wurde heftiger, die Felsen glitschiger und so kehrten wir irgendwann um.

Die Wettervorhersagen waren sich zu



Wanderung auf der Insel Härmanö

diesem Zeitpunkt einig: Es sollte richtig stürmisch werden. Aus West. Also suchten wir auf der Seekarte nach einem Hafen, der gut geschützt liegt. Wir entschieden uns für Klädesholmen.

Der Wetterbericht hatte Recht: Es wurde sehr heftig. Über mehrere Tage. Aber die Wahl des Hafens Klädesholmen erwies sich als richtig. Der Gästesteg liegt vor den westlichen Winden geschützt hinter Felsen, die Hafeneinfahrt ist schmal und felsig, so dass auch kein Schwell hineinkann. Nicht auszudenken, hätte uns dieser Sturm in einem offenen Hafen wie Fjällbacka erwischt! Wir blieben 7 Nächte (!) in Klädesholmen. Es heulte und piff. Die ersten Tage war es noch „Kurze-Hosen-Wetter“, dann wurde auch die Temperatur immer herbsterlicher. Regenschauer. Draußen in der sonst so idyllischen Schärenwelt kochte das Wasser, weiße Gischt spritzte über die Inseln und Felsen. Definitiv kein Segelwetter. Aber was soll's? Wir spazierten durch den Ort, kauften im winzigen Lebensmittelladen ein, wanderten über die Brücke 4 km bis zur Insel Tjörn, wo es einen Bäcker gab. Be-

suchten das kleine Museum: Klädesholmens Geschichte ist geprägt durch den Heringsfang und die Heringsverarbeitung. Noch heute gibt es Fischverarbeitung hier vor Ort und köstliche Sorten eingelegten Herings zum Einkaufspreis sind im kleinen Lädchen zu kaufen. So verbinden wir die Erinnerung an diese Sturmtage auch mit Heringsdelikatessen.

Endlich weiter nach 7 Tagen, zunächst noch durch reichlich Dünung, dann geschützt an Marstrand vorbei bis nach Göteborg. Die zweitgrößte Stadt Schwedens begrüßte uns mit: - Regen! Auch am nächsten Tag heftiger Dauerregen. Ganz Göteborg war eine Pfütze.

Wir fuhren vom Hafen Langedrag mit der Straßenbahn in die Innenstadt und



Sturm vor Klädesholmen

brachten uns vor der Nässe in einem Einkaufszentrum in Sicherheit. Nach so viel Regengraue, Natur und Schärenidylle genoss frau diesen bunten, trockenen, warmen Konsumtempel.

Damit Kultur und Bildung aber nicht zu kurz kamen, verbrachten wir den nächsten Tag im Göteborger Stadtmuseum (Sonderausstellung zur Göteborger Geschichte: „400 Jahre Not und Freude“) und in der Altstadt. Von oben war es trocken, wenn auch noch ein rauer, kalter Wind wehte. Hatten wir den 7. Juli oder schon Oktober??



Yachtservice

Heikendorf

- Winterlager
- Yachttransporte
- Vollservice
- Sommerlager

Yachtservice Heikendorf GmbH
 Korügen 9 – 24226 Heikendorf
 Tel. 0431/24785128
 Fax 0431/24784632
 Mobil 0151/21621175
 info@yachtservice-heikendorf.de
 www.yachtservice-heikendorf.de

Ristorante - Pizzeria - Vinoteca


Amici



0431 23 98 884

info@amici-no1.de
 www.amici-no1.de

Inhaber: Leo Grippo
 Laboer Weg 3
 24226 Heikendorf

Montag - Samstag 17.00-23.00 Uhr
Sonntag 12.00-23.00 Uhr
Mittwoch Ruhetag



Sail Generation



Die Kieler Lifestyle Marke für hochwertige Segeltaschen

Anfertigen von Bootspolstern und Bootsgardinen

Wir suchen ausgemusterte Segel um daraus trendige Segeltaschen zu fertigen

Gerne fertigen wir aus Ihrem Segel Ihre Wunschtasche

Sail Generation • Tulpenweg 2 • 24145 Kiel • Tel: 0431 712261 • www.kiel-boot.de



**Wartungen und Instandsetzungen von
Bootsmotoren aller Art
und Einbau Technischen Zubehörs.**

Hobelring 12 24226 Heikendorf
Tel.: 0431/ 888 19 19 Service- Techniker Nr.: 0151 110 455 85



S

SW

W

NW

N

Bei Sonnenschein (!!) verließen wir Göteborg am 8. Juli und blieben 6 sm südlich in der bekannten, schönen Ankerbucht „Kungsö“. Ein Sonnabend im Juli mit Sommerwetter nach 10 Tagen Regen und kaltem Wind: An den Felsen reihte sich Boot an Boot, - halb Göteborg schien sich diese Bucht ausgesucht zu haben! Klein und Groß tummelten sich am Strand. Und auch wir freuten uns endlich mal wieder über herrliches Sommerwetter, lagen vor Anker und nutzten unser Schlauchboot für eine Inseltour.

Durchaus optimistisch gestimmt, was das Wetter anging, nahmen wir am nächsten Morgen erneut Kurs auf eine Ankerbucht. Aber schon mittags änderte sich die Wetterprognose und bei aufkommendem Regen und Böen liefen wir Bua Hamn an. 1 einhalb „Rainy Days“ im tristen Bua mit Aussicht auf die große Kernkraftanlage Ringhals Nuclear Power Station. Eine Zeitlang wurde hier ein Fünftel des schwedischen Strombedarfs produziert. Auch Varberg, etwa 20 sm weiter südlich, empfing uns mit Wind und Regen, alles grau in grau. Die berühmte Festung lag verschwommen hinter Dunst und Wolken. Die Besichtigung der Festung (von innen) war eine gelungene Flucht vor dem Wetter. Böen, hohe Dünung vor dem Hafen: Wir blieben 3 Nächte in Varberg.

Am 14. Juli trauten wir uns weiter trotz

immer noch reichlich Wind und Welle. Bis wir außerhalb der Hafenzufahrt auf Kurs 170° gehen konnten (Ziel: Öresund), war es ein arges Berg- und Talstampfen, aber dann lief es.

Nach 11 Stunden strammer Schräglage und dann Strömung gegenan, erreichten wir Höganäs auf der schwedischen Seite des Öresunds. Per Mail hatten wir beim Hafenmeister einen Platz reserviert, so dass wir um 18:45 Uhr entspannt in „unsere“ Box einliefen.

Neben dem Hafen in Höganäs ist eine wunderschön angelegte Badestelle mit großer Holzplattform und „Beach-Bar“. Aber das Wetter war uns inzwischen zu herbstlich geworden. Immer wieder über 30 kn Wind aus West. Vereinzelt Boote liefen in den Hafen, wurden bei den Anlegemanövern zum Spielball der starken Böen. Kein Boot lief aus. Auch wir blieben; - wanderten, besuchten das Keramikmuseum, das Stadtmuseum, ...

Erst am 5. Tag (19. Juli) ging es weiter.

Immer noch sehr windig aus West war die erste Stunde dabei eher eine U-Boot-Fahrt. Endlich aber erreichten wir den Wind- und Wellenschatten der dänischen Küste und rauschten dann mit flotter Fahrt an Helsingör und Kopenhagen vorbei bis Dragør.

So langsam hatten wir die Nase voll vom Wetter. Aber alles Klagen nützte na-



Ankerbucht „Kungsö“ südlich von Göteborg



Stevnsklint bei Rödövig

türlich nichts, der Juli zeigte sich weiterhin von seiner herbstlichen Seite.

Begleitet von Regenschauern und Böen segelten wir an der Köge-Bucht vorbei von Dragör nach Rödvig, wo wir 5 Nächte (!) wegen des Wetters aushielten, zum Teil Dauerregen. Aus lauter Wetterfrust haben wir unter der Kuchenbude poliert und überhaupt alles geputzt, was es zu putzen gab. Zwischen den Regengebieten aber auch Stevensklint erwandert

und den Gratis-Touristenbus genutzt.

Als anschließend auch noch Klintholm nach 3 Übernachtungen zum „Dauerliegeplatz“ zu werden drohte, nutzten wir einen einzelnen Flauten-Tag und fuhren die 98,4 sm (unter Motor) von Klintholm nach Møltenort durch. (Ankunft: 28.7.24, 22:47 Uhr)

Das nächste „Schietwetter“ konnten wir trocken zu Haus verbringen. •



Das kleine Strandhaus
RESTAURANT

Wo das Besondere zuhause ist

Das kleine Strandhaus | Heikendorf | Uferweg 1 | Tel. 0431 24987
www.das-kleine-strandhaus.de | info@das-kleine-strandhaus.de

Bist Du Seglerin oder Segler?

Die Møltenorter Seglerkameradschaft betreibt eine engagierte Jugendarbeit und sucht dazu jemanden, die/der dabei aktiv helfen möchte. Im Sommer wirst Du unser Opti-, Jollen- und Kuttertraining auf der Kieler Förde begleiten und leiten, im Winterhalbjahr stehen die Mithilfe bei der Pflege des Bootsparks und den Kursen zur Seemannschaft und zu den Führerscheinen auf dem Programm. Du kannst kreative Ideen einbringen und sie mit den Jugendlichen realisieren. Wir unterstützen Deine Fortbildung durch Teilnahme an Kursen zum Sportbootführerschein, zu Segelkursen wie SPOSS und SKS und zu Trainer C-Lizenzen im Segeln.

Unser Verein ist offiziell anerkannt für die Beschäftigung im Rahmen der Programme für das **Freiwillige Soziale Jahr (FSJ) und den Bundes Freiwilligen Dienst (BuFDi)**. Bei Interesse bitten wir um Kontakt zu:

Heidi Behrends-Mey, Telefon 0431 241063, e-Mail: h.behrends-mey@web.de





Fahrtenpreise - Bildercafé

von Dirk Petersen

Der ursprüngliche Termin für die Verleihung der Fahrtenpreise wurde in Erwartung zeitgleicher spannender Handball-EM-Finalspele unter Beteiligung der Deutschen Mannschaft auf den 4. Februar 2024 verlegt.

Na gut – Platz 4 war es letztlich – mehr war für die gezeigte Leistung aber auch nicht verdient. Verdient war hingegen das Lob für das ausgezeichnete Kuchenbuffet, das wieder von Dörte Rath und vielen fleißigen Bäckerinnen (und Bäckern?) ausgestaltet wurde. Hierfür auch an dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön!

Die Segelsaison 2023 war eine typisch norddeutsche – schönes Wetter in der Vorsaison – erhebliche Regen- und Sturmphasen in der Haupt- und plötzlich schon wieder Nachsaison...

Aber wie der 23er MSK-Fahrtenspiegel ausgewiesen hat, wurden erfreulich zahlreiche Segelreisen unternommen.

Wie immer war es für den Fahrtenausschuss ein schwieriges Unterfangen, tolle und interessante Reisen in ein Ranking zu bringen. Wir hatten viele würdige Reisen zu besprechen - haben uns aber nach etlichen Diskussionen auf einstimmige Ergebnisse einigen können!

Für die Präsentation der Preisträger mit ihren Fahrten hatten wir ein neues Format ausprobiert, indem einzelne Ausschussmitglieder die jeweiligen Vorstellungen übernahmen. Dies hat offenbar guten Anklang gefunden.

Der **1. Preis** ging einmal mehr an Sonja Schulz. Sonja und Ortwin haben in 30 Tagen die dänischen Gewässer bis Anholt besegelt und dabei mit ihrer *YUDITH* sechsmal den Großen Belt gequert. Die

Bootsgröße im Zusammenhang mit dem besegelten Revier und die eingereichten Reiseunterlagen überzeugten.

Eigentlich sind wir bei Mitgliedern des Fahrtenausschusses und einer denkbaren Prämierung immer etwas distanziert und schieben uns lieber in die zweite Reihe – bzw. in diesem Fall auf den **2. Platz**.

Sabine und Meinhard Jaster hatten mit ihrer *VAELTA* in 68 Reisetagen und 906 Seemeilen die ostschwedische Küste besegelt. Die Reise war von vielen Eindrücken durch die Schärenlandschaft aber auch einer Reihe segelkameradschaftlicher Erlebnisse geprägt.

Der **3. Preis** wurde an Gerhard Menke mit *JULE* verliehen, er besegelte weitgehend einhand die Reviere in Südschweden und Rügen.

Nachdem Frank Krupinska 2022 bereits über 2400 Seemeilen in und um das Baltikum absolviert hatte, machte er in der letzten Saison den Plan wahr, nach Island zu reisen. Seine Reise in ein paar Sätzen zu beschreiben ist schwierig – Frank hatte bei seinem Vortrag im Sportlerheim zwei Stunden dafür gebraucht. Aber 3343 SM und 101 Reisetage sprechen schon eine deutliche Sprache. Dass der seglerische Anteil eher ein seemännischer war, tut der Besonderheit der Bewertung keinen Abbruch. Im Gegenteil, die langen Überfahrten auf dem Nordatlantik, das problematische Wetterrouting sowie die Reiseplanung und -durchführung als solche sind schon im wahrsten Sinne eine Besondere Reise gewesen und wurden entsprechend prämiert!

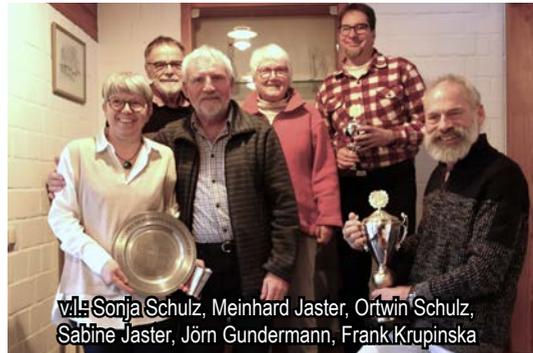
Die **Sportliche Reise** ging an Sönke Rathje, *PAY NO MIND*, der mit einem Segelfreund in schneller Fahrt den Oslo-

Fjord bis Oslo ersegelte.

Der Familienpreis wurde wie im Vorjahr an Jörn Gundermann, SIGA SIGA, für die Reise durch die westliche Ostsee mit der Familie vergeben.

Die **Anerkennungspreise** gingen an:
Reinhard Junge, *TROLL*
Dörte Rath, *PONTUS*
Peter Segin, *MOANA*
Matthias Petersen, *METHUSALEM*

Zum Abschluss hat uns Sabine Jaster mit einem 50minütigem Video eindrucksvoll ihre Reise vorgestellt. Sicherlich sind bei den tollen Bildern von den Ostschären bereits erste Reisepläne für die kommende Saison geweckt worden. Auch für die-



v.l. Sonja Schulz, Meinhard Jaster, Ortiwin Schulz, Sabine Jaster, Jörn Gundermann, Frank Krupinska

se Arbeit ein herzliches Dankeschön.

Für die Saison 2024 wünsche ich uns allen wieder beeindruckende Segelerlebnisse.

Der Fahrtenausschuss •

Mittwochswettfahrten Mö²MiWo 2024

von Hanna Figge

Neue Sommersaison – neue Mittwochswettfahrten, dieses Jahr allerdings erstmals nur von WVM und MSK ausgetragen. Der HYC stellt jedoch das Feuer-schiff für die Zielcrew und für ausgewählte „Sundowner-Abende“ zur Verfügung.

Folgendes vorab für die Vorplanung möglichst Vieler, die teilnehmen möchten:

Start am 15.05., dann jeden Mittwoch (außer 26.06./Kieler Woche) bis zum 17.07.

Während der Sommerferien Durchführung in Eigenregie (6 Wettfahrten als Summersession) ohne Berücksichtigung der Ergebnisse in der Saisongesamtwertung.

Weiterführung ab 04.09. bis zum 18.09., so dass insgesamt 12 Wettfahrten in die Wertung kommen. Es gilt eine Low-Point-Wertung mit 4 Streichern für die Gesamtsaison.

Die Siegerehrung findet wieder im Anschluss an die letzte Wettfahrt im MSK-Heim statt.

Es wird 2 Gruppen mit zeitversetzten

Starts geben, Gruppe 1 (YS ab 102) startet um 17:45 Uhr, Gruppe 2 (YS bis 101) um 17:55 Uhr.

Für stressfreieres Starten wird eine markierte Vorstartzone eingerichtet, die nur von der aktuell startenden Gruppe befahren werden darf.

Aus organisatorischen Gründen ist schon bei der Meldung anzugeben, ob mit oder ohne Spi gefahren wird, als Festlegung für die Gesamtsaison.

Zur Entlastung der Ausrichterteams bekommt die WhatsApp-Gruppe eine zunehmend größere Bedeutung als Kommunikationsebene für Tagesergebnisse, Wetternews und kurzfristige Ankündigungen – Handybesitz ist hilfreich!

Und das Schönste: mitmachen kostet wieder nichts, also hinfahren, anmelden (auch beim Startteam), mitsegeln - es gibt keine Meldegebühr!wenn das kein Grund ist!

Die neue Segelanweisung ist auf den entsprechenden Homepages der Vereine veröffentlicht. •

Laroma[®]

TRAVEL



Schlafen wie zu Hause!



Perfekte Matratzen für Ihr Boot



Mehr Infos unter
laroma-travel.de

24-Stunden-Segeln: klassisch & topaktuell

von Frank Krupinska

„Alle Wetter“ - das 24-Stunden-Segeln wird 50 Jahre alt!

Ein ganz seltenes Jubiläum in der oft kurzlebigen Wettfahrt-Szene - ein Grund zum Feiern für die MSK und die WVM, vor allem aber zur Teilnahme selbst an diesem Klassiker, dessen Magie nun schon seit einem halben Jahrhundert Generationen von Seglerinnen und Seglern in seinen Bann zieht.

24 Stunden segeln, einen ganzen Tag und eine ganze Nacht lang, die Nase im Wind und mit allen Wassern gewaschen, gegen den „inneren Schweinehund“ und mit einer Konkurrenz, die schon bald nach dem Start aus dem Blickfeld gerät und bis auf sporadische Begegnungen im Verborgenen bleibt.

Sonnenunter- und aufgang unter weißen und bunten Tüchern erleben, mal wonnig schön, mal nasskalt und stürmisch oder heiß und bleiern, - alles weitab vom Alltag, - das hat schon was, - Abenteuer pur, vor der Haustür!

Die „richtige“ Wettervorhersage, strategisches Kalkül und taktisches Geschick, Zusammenhalt, Ausdauer und Loyalität der Crew sind entscheidende Erfolgsfaktoren und - Mißerfolge gibt es nicht.

Mißgeschicke schon, die Geschichte des 24-Stunden-Segelns kennt da einige.

Und selbst wenn mal nicht „Gold und Silber“ in Form der zahlreichen ehrwürdigen Wander- und Gruppenpreise abgeschleppt werden kann, - allein schon dabei gewesen zu sein, es geschafft zu haben, ist Schulterklopfen wert.

Bei allen Veränderungen der Austragungsmodi, die die Veranstaltung in den letzten fünf Dekaden erfahren hat: immer haben alle Teilnehmer - ob mit schnellen



oder langsamen, großen oder kleinen Booten - die Chance, „ganz vorne“ und/oder im Hinblick auf einen speziellen Pokal erfolgreich mitzusegeln.

Die seit drei Jahren praktizierte Ausrüstung der Boote mit Trackern eröffnet dazu neue Freiheitsgrade: Häfen können (Meilenbonus!), müssen aber nicht angelaufen werden, man kann auch nur „Strecke machen“, - und alles kann von allen per Internet verfolgt werden.

Probiert es doch einfach mal selber aus und erfahrt gerade zum 50sten, warum das 24-Stunden-Segeln so „geil“ ist.

Dann läßt's sich auch trefflich mitfeiern bei der Party, die wir nach dem Start vor Möltenort 7.6.24, 19:00, und dem Zieleinlauf vor Mönkeberg am 8.6. dort bei der WVM steigen lassen wollen.

Auch alle „alten 24h-Hasen“ sind herzlich eingeladen!

- weitere Infos: 24h-segeln.de •





RORC Transatlantic Race 2024

von Michel Groth

Am Sonntag 07. Januar sollte es los gehen. Über ein Jahr haben wir das Boot „Moana“ (eine Marten 49) und uns auf das „RORC Transatlantic Race“ vorbereitet. Von Lanzarote sollte es 3000 sm nach Grenada in die Karibik gehen. Das Boot bekam allerlei technische Upgrades: einen kardanisch aufgehängten Jetboil (Gaswasserkocher), zusätzliche Rohrkojen im Vorschiff, ein Satellitentelefon mit fester Antenne, eine hydraulische Fock-Cunningham, ein Wasserstag für den Bugspriet uvm.. Wir als Crew bereiteten uns durch Trainings und weitere Regatten auf das anstehende Event vor. Im Oktober nahmen wir noch mäßig erfolgreich am Middle Sea Race auf Malta teil, anschließend wurde das Boot von verschiedenen Teilen der Crew und des Bekanntenkreises nach Lanzarote überführt. Hier hat ab Ende Dezember unser Bootsmann Tom mit den letzten Vorbereitungen begonnen. Die Anreise der Crew erfolgte in der ersten Januarwoche, ich selbst reiste am Mittwoch an. Jeder aus der Crew hatte 6 kg Gepäck (inkl. Ölzeug) für die nächsten ca. zwei Wochen zur Verfügung. Das Ge-

päck war dementsprechend übersichtlich: 3 Unterhosen, 3 Paar wasserdichte Socken, 3 Shirts, 1 lange Unterhose, 1 kurze Hose, Fleecejacke, Schuhe, Sonnenbrille, Hut, Smock und Salopette. Die Crew bestand aus 11 Männern, Altersdurchschnitt ca. 35 Jahre, viele von uns segeln schon lange zusammen auf diesem Boot. Einige haben den Atlantik bereits mehrfach (in beide Richtungen) überquert, für andere (wie mich) war es das erste Mal. In den Tagen vor dem Start wurden die letzten Vorbereitungen durchgeführt. Unser „Feelgood Manager“ packte die Taschen mit dem gefriergetrockneten Essen und den Snacks (für jeden Tag gab es eine Tasche), ich betreute den Sicherheitscheck, letzte Spleißarbeiten wurden erledigt, ein Licht welches in den Gennaker leuchtet wurde auf dem Vorschiff installiert, Skipper und Navigator führten die ersten Routings durch, es wurde noch einmal Manövertraining inkl. Person über Bord Manöver durchgeführt und ganz wichtig: der Materialcontainer wurde seefest gepackt. Aber es gab nicht nur Arbeit zu erledigen, der RORC hatte als Veranstalter mehrere Abendveranstaltungen organisiert, so gab es einen Cocktailempfang, einen Käse- und Weinabend und abschließend am Freitag ein Galadinner. Hier ereignete sich ein Unglück für unsere Crew, unser Feelgood-Manager fiel unglücklich und brach sich das Handgelenk. Ein Schock für uns alle, denn so konnte er natürlich nicht mitsegeln. Also mussten wir zu 10 starten. Nachdem wir am Samstag den Schock verarbeiten konnten, stieg langsam die Anspannung. Zudem gab es noch eine Besonderheit: Aufgrund eines ungewöhnlich großen und starken Tiefdruck-





gebiets mitten im Nordatlantik waren die Passatwinde erst deutlich südlicher stabil und insgesamt auch schwächer als sie es normalerweise sind. Außerdem besteht die Chance, dass wir zu Beginn zwei Tage lang gegen 40 kn Wind hoch am Wind fahren müssen. Zum Glück entschied der Veranstalter, dass eine Marke im Norden von Lanzarote nicht umfahren werden muss, so dass man direkt in Richtung Süden fahren kann und somit dem Tief etwas ausweicht. Am Sonntag ging es dann los, alle telefonierten noch einmal mit ihren Liebsten zu Hause, dann 10 Uhr dock-off und ab Richtung Startlinie. Bei 10 kn Wind und 20 °C gingen um 12 Uhr 21 Boote an den Start. Wir kommen gut mit unserem großen Leichtwind-Gennaker (A1.5) vom Start weg. Erst einmal gab es noch zwei Marken an der Küste von Lanzarote, dann ging es Richtung Süden. Später wechselten wir dann auf den Code-Zero. Während man noch tagsüber viele der anderen Boote sehen konnte zog sich das Feld schnell auseinander und spätestens bei Einbruch der Nacht waren nur noch vereinzelte Boote am Horizont erkennbar.

Unser Wachsystem war wie folgt: 4 h Wache, 4 h Freiwache, dabei waren wir in 4 Gruppen à 2 Leute aufgeteilt, wobei diese 4 Gruppen noch einmal in 2 Gruppen die 2 h versetzt sind geteilt waren. So waren immer 4 Leute an Deck und alle 2 h kamen zwei Neue hoch. Skipper und Navigator waren wachfrei. In den ersten Tagen segeln wir mit ca. 40-60 sm Abstand zur afrikanischen Küste in Richtung der Kap Verden. Vor allem nachts machten uns hierbei die vielen hölzernen afrikanischen Fischboote zu schaffen, die kaum oder nur sehr schlecht beleuchtet sind.

Der Bordalltag stellt sich langsam ein, der Schlafrhythmus passt sich an und die

ersten Tüten Essen werden vernichtet. Es gibt Beef Stroganof, Bigos, Pork Loin mit Dill, Chili con Carne oder Tacobowl. Nach vier Tagen erreichten wir eine Schwachwindzone, in der wir fast den ganzen Tag nur ca. 6 kn Wind hatten. Dadurch wechselten wir häufig unsere Vorsegel: Gennaker - Code-Zero - anderer Gennaker usw., immer um das optimale Segel für den Wind- und Wellenwinkel sowie -stärke zu haben. Besonders war hier für mich auf jeden Fall ein Peel (ein Wechsel von einem Gennaker auf einen anderen Gennaker) bei Sonnenuntergang, bei dem ich als designierter „Bowman“ auf dem Bugspriet lag und den Hals des Gennakers wechselte. Dabei kamen mehrere Delphine zum Boot und spielten direkt unter mir mit unserer Bugwelle. Jedes Mal, wenn sie mit ihrer Schwanzflosse schlugen, gab es Meeresleuchten. Ein tolles Naturschauspiel. Die Anstrengungen lohnten sich aber auch, denn wir holten in der Nacht 25 sm auf unseren Gegner auf.

Leider bemerkten wir in der Nacht Geräusche am Saildrive. Als wir am nächsten morgen die Kap Verden erreichten nutzen wir daher eine kurze Flaute zu einem „all-hands“ Manöver. Segel bergen, zwei Leute ins Wasser und den Saildrive inspizieren (hier zum Glück nur ein bisschen Seegras) und währenddessen ein paar Segelpatches ins Groß kleben. Nach nur 8 min war das Groß wieder gesetzt und der Gennaker stand.

Die ersten 1000 sm sind geschafft und ab jetzt geht es in Richtung Westen. Die Nacht war sehr ruppig, die Topographie des Meeresbodens bei den Kap Verden gleicht einem Gebirge und es geht von 1000 m auf 4000 m Tiefe. Der nächste Morgen begann dann hektisch. Chris ist hingefallen und hat sich eine Platzwun-



S

SW

W

NW

N

de am Kinn zugezogen. Ausgerechnet Chris, unser Bordarzt. Kurze Selbstdiagnose: Kleben wird nicht reichen. Während Chris noch überlegt wie er sich am besten selbst nähen könnte, wird ihm diese Entscheidung abgenommen, Christopher hat bereits den Tacker in der Hand und somit werden kurzerhand ca. 6 Tackernadeln in Chris Kinn untergebracht und dass alles bei 10 kn Fahrt. Der Bordalltag ging anschließend wieder relativ normal weiter. Der drehige Wind mit ca. 15-17 kn bedeutete eine anstrengende Nacht, in der dafür aber immer wieder 15 kn geloggt wurden. Kurz nach einem Wachwechsel um ca. halb fünf Uhr kam es dann beinahe zu einem Sonnenschuss, welcher zwar abgewendet werden konnte, jedoch schlugen die Segel stark und auf einmal hatten wir keine sinnvollen Angaben mehr auf unseren Mastanzeigen. Ein Blick mit der Lampe in den Masttopp verriet warum: Unser Windinstrument ist abgebrochen und hing nur noch am Kabel. Bei der pechschwarzen Nacht ein Desaster. Dies bedeutete, dass ich bis zum Sonnenaufgang mit der Lampe ins Topp leuchtete, um dem Steuermann die ganze Zeit „höher-tiefer-gute Höhe“ usw. Ansagen mithilfe des Windex machen zu können. Bei den ersten Sonnenstrahlen wurde der Gennaker dann geborgen, eine Fock gesetzt und Tom in den Mast gewünscht, um den Schaden zu inspizieren. Eine neue Windfahne hatte er

gleich mit dabei, nur leider stellte sich heraus, dass nicht die Windfahne selbst abgebrochen war, sondern deren Halterung im Mast. Also wieder runter und Lagebesprechung. Die Bootsbauer entschieden eine neue Halterung zu laminieren und im Masttopp zu verkleben. So folgte ein anstrengender Tag mit Kohlefaser zuschneiden und laminieren, mehrmaligem Hochwünschen von Tom, um oben zu schleifen und zu kleben, davor und danach immer Segelwechsel vom Toppgennaker zum Fraktionalgennaker (A6) und schlussendlich kurz vor Sonnenuntergang wieder eine Montage der Windfahne. Die Nacht kann kommen, schließlich müssen wertvolle Meilen wieder aufgeholt werden. An Tag 9 hat sich der Passat endlich richtig ausgebildet. Ca. 20 kn Wind bringen ordentliche Geschwindigkeiten, es wurden bereits 22 kn Boatspeed geloggt als man eine Welle surfte. Außerdem war Bergfest, die Hälfte der Strecke war geschafft. Dies zeigte sich aber auch im Material, einiges an Tauwerk wurde bereits getauscht und alle Winschen im Cockpit wurden auseinandergelassen und gewartet. Dafür hatte sich unser Feelgood-Manager etwas Tolles für das Bergfest ausgedacht und ein paar besondere gefriergetrocknete Mahlzeiten wie Kabeljau und Rentier wurde aufgetischt, naja eher aufgetütet. Ansonsten sind die anfangs noch interessanten fliegenden Fische jetzt fast schon eine Plage, ständig liegen sie an Deck oder landen der Crew zwischen den Füßen. Wir können inzwischen gut mit Wind und Welle umgehen und so liegt der Boatspeed bei 12 kn im Schnitt, 25 kn sind keine Seltenheit, dabei müssen Steuermann und Trimmer alle 30 min durchtauschen, da es so anstrengend ist. In der Nacht um ca. halb vier dann wieder ein Schreckmo-



ment: Es gab einen lauten Knall und auf einmal lag der Gennaker neben uns im Wasser. „All-Hands on Deck“ und schnell den Gennaker an Deck ziehen bevor er noch unter Boot treibt. Die Ursache war schnell gefunden: das Fall war gerissen. Also ab jetzt nur noch ein Toppfall, also keine Peels mehr möglich zwischen A4 und A1.5. 10 Minuten später war bereits ein neuer Gennaker gesetzt. Tagsüber war es inzwischen, vor allem mittags, an Deck kaum noch auszuhalten, so heiß war es. Und auch unter Deck war es nicht besser, keine brennende Sonne, dafür war es laut. Um das Boot in der kommenden Nacht besser kontrollieren zu können, refften wir das Groß und setzten unseren Fraktionalgennaker (A6), interessanterweise kein Geschwindigkeitsverlust. Tagesgemale von über 300 sm. Nachts dann wieder ein Knall und der A6 treibt neben uns. Wieder „All-Hands on Deck“, Segel aus dem Wasser ziehen, ich aufs Vorschiff, schnell die Fock setzten und dann Schaden begutachten. Wieder das Fall, also Tom nach oben, das Ende vom Fall holen. Zum Glück ist es doch nicht das Fall, sondern nur der Wirbel des Schäkels gewesen. Also neuen Schäkkel einspleißen und A6 wieder hoch. Inzwischen sind wir bei Tag 13, morgen kommen wir wahrscheinlich in Grenada an. Natürlich gibt es auch wieder ein neues Problem, unsere Lichtmaschine macht Faxen und wir können unsere Batterien nicht mehr laden. Na gut, mit strikter Stromrationierung werden wir es wohl bis nach Grenada schaffen. Also jetzt nochmal Vollgas und alles raus holen aus Moana. Geschwindigkeiten über 20 kn sind inzwischen Standard. Nachts dann wieder ein Knall und der A6 wehte nach hinten aus. Der Ring am Hals war geplatzt. Also wieder „All-Hands on

Deck“ und Segel bergen. Schnell Fock hoch und weitersegeln. Diesmal dauerte die Lösungsfindung etwas länger, nach erfolgter Reparatur dann die Instruktion vom Segelmacher an mich: „Hier ist jetzt ein Karabiner am Hals, bitte so anbauen, dass der sich nicht versehentlich öffnen kann.“ Gesagt getan und der Gennaker war wieder oben. Und somit endet dann die letzte Nacht der Atlantiküberquerung und ich kann klitschnass in die Koje. Mit Sonnenaufgang wird ausgerefft und der A4 gesetzt. Am Nachmittag kommt Grenada in Sicht. Alle freuen sich aufs erste Bier und geben Gas. Abends müssen wir an der Südspitze der Insel mit ihrem Flachs und den Winddrehern noch einmal ordentlich navigieren und geben alles. Nach 14 Tagen, 13 h und 49 Minuten kreuzen wir dann die Ziellinie. Angekommen im Hafen werden wir vom RORC begrüßt und feierten erst einmal ausgiebig unseren Erfolg und die Atlantiküberquerung.

In der Klasse IRC 0 sicherten wir uns den zweiten Platz direkt hinter „Warrior Won“ dem Gesamtsieger des RORC Transatlantik Race. Overall segelten wir auf Platz vier. Ein toller Erfolg! Am nächsten Tag schauten wir uns Grenada an und dann segelten wir bereits weiter nach Norden über Martinique nach Guadeloupe, wo das Boot die nächsten Monate verbringt, bis es nach Newport (USA) überführt wird. •





Aktivitäten der Jugendabteilung 2024

von Kathrin Pera

Am Dienstag, den 14.05., um 16.00 Uhr findet unser traditionelles **Ansegeln der Jugendabteilung** statt. Danach beginnen unsere wöchentlichen Trainingseinheiten in den Optimisten am Dienstag, und auf den Jollen am Montag und Donnerstag. Die genauen Termine werden auf unserer Homepage veröffentlicht.

Unsere **Kuttersegler** möchten, um neue Kuttersegler zu werben, Schnuppersegeln für Externe anbieten.

In der letzten Ferienwoche, vom 26.08. bis 30.08., findet unser **Sommersegelcamp/Segelferienkurs** für interne und externe Optisegler im Alter von 8 bis 13

Jahren statt. Anmeldungen bitte an unsere Jugendwartin Kathrin Pera. Mail an info@msk-segeln.de

Im September werden wir auf dem Großen Plöner See an der **Kreisjugendmeisterschaft** im Segeln des Kreises Plön in Bosau teilnehmen. Ausrichter ist die Godauer Segler-Gemeinschaft e.V.

Die Jugendabteilung freut sich auf viele alte und neue Segler in allen Gruppen.

Wenn Segler/innen Lust und Zeit haben, ihre Kenntnisse an die jungen Segler/innen weiterzugeben, bitte bei Kathrin Pera melden. Auch hier ist jede Unterstützung willkommen. •

Kutterpatin

von Nadine Kalinowski

Im Oktober 2023 fragte mich der Vorstand, ob ich nicht Lust hätte als Kutterpatin aktiv zu werden. Die Kommunikation zwischen Vorstand und der Kuttercrew hakelte etwas, es gab die nicht unüblichen Sorgen um nachfolgende Kuttercrewmitglieder und es standen umfangreiche Winterarbeiten an der inzwischen 45-jährigen MiM an. Als Kutterpatin knüpfte ich die Verbindung zwischen Vorstand und Kuttercrew, so dass alle Seiten entspannt zusammenarbeiten und das Segeln und die gemeinsame Vereinszeit genießen



Riemen und Masten sind schon geschliffen

Mit uns haben Sie alles
gut be**DACHt!**

Tel. (04 31) 24 20 01
Möltenorter Weg 14
24226 Heikendorf

DACHDECKEREI
BUSCH GmbH
BAUKLEMPNEREI · FASSADENBAU



Bo und Julius reinigen die Kutterplane

können.

Ich freue mich sehr, die Kuttercrew und den Vorstand mit meinen Erfahrungen, Fachwissen und alten Kuttergeschichten zu unterstützen.

Die Winterarbeiten sind in vollem Gange und gehen gut voran und in den Osterferien treffen wir uns zur Überarbeitung der Kuttersegelordnung. Es sind Aktivitäten zur Nachwuchsgewinnung, Wochenendtouren und natürlich eine Sommertour geplant.

Wer von euch Lust hat, den Kutter und die aktuelle Crew kennenzulernen, kann sich gerne bei mir (0162/311 87 87) oder bei unserer Jugendwartin Kathrin melden. Am 4.5., dem Weltfischbrötchentag, wird auch wieder Schnuppersegeln auf der MiM angeboten. Also kommt einfach gerne vorbei und segelt eine Runde mit. •

ÖL · GASHEIZUNG · SANITÄR · SOLAR · WÄRMEPUMPEN

Arendt

Versorgungstechnik

GmbH & Co. KG



Schrevendorf 20
24253 Probsteierhagen
Tel. 04348 / 1007

NEUANLAGEN · KUNDENDIENST



Bootsbauarbeiten
Winterlager
20 t Krananlage
Ausrüstung
Service

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

www.becsen.de



Heikendorfer Bücherinsel

Inh. Nicole Hemme
 Hafestraße 22 · 24226 Heikendorf
 Telefon: 0431/243009
www.heikendorferbuecherinsel.de

Sie suchen Bücher über Schiffe, Segeln, Küste,
 Wasser, Meer oder den neuesten Krimi für den
 nächsten Törn?

Segeln Sie doch einmal bei uns vorbei!

Jahreshauptversammlung der Jugendabteilung

von Kathrin Pera

Unsere diesjährige Jugendjahreshauptversammlung fand am 23.02.2024 im MSK Vereinsheim statt. Organisiert wurde sie in diesem Jahr letztmalig von Benno Worm, der nach langjähriger Amtszeit sein Amt niederlegt. Wir danken ihm an dieser Stelle für seine engagierte, ehrenamtliche Tätigkeit!

Nach einem Rückblick und einem Rechenschaftsbericht für das Jahr 2023, über die Situation in den Opti- und Jollengruppen, über durchgeführte Veranstaltungen sowie über sämtliche Aktivitäten, erfolgte die Entlastung des Jugendvorstandes mit insgesamt 13 Stimmberechtigten (11 Ja, 3 Enthaltungen).

Da die Posten des 1. und 2. Jugendobmannes/-obfrau neu zu besetzen sind, gab Benno einen Einblick in diese ehrenamtlichen Tätigkeiten.

Erfreulicherweise konnten wir **Jakob Helmerichs (1. Jugendobmann)** und **Bo Hecker (2. Jugendobmann)** für diese verantwortungsvollen und wichtigen Aufgaben gewinnen. Sie wurden einstimmig gewählt. Zukünftig werden sie die Jugendabteilung auch im Vorstand des Vereins vertreten. Leider fand sich für die Posten des Schriftführers/-führerin und des Optibeisitzers/-beisitzerin (unter 14 Jahre) niemand.

Die zukünftigen Obleute (gewählt für 1 Jahr) für die Jollen kommen aus den Reihen der Jollensegler der Jugend- und der Erwachsenengruppen. Für den Kutter erklärten sich Jakob Helmerichs und Bo Hecker als Obleute bereit. Sie alle wurden einstimmig gewählt.

Es erfolgte ein Ausblick auf die Saison 2024.

Thematisiert wurde auch unser Trai-



v.l.: Bo Hecker, Jakob Helmerichs

nerproblem. Glücklicherweise können wir auch in der kommenden Saison unsere Kurse aufrechterhalten und dank unserer internen Trainer und Trainerhelfer alle Kurse weiterhin sinnvoll besetzen.

Wir haben aktuell viele Kinder in den Optigruppen. Leider mangelt es an der Altersgruppe der 14–20-Jährigen im Jollenbereich. Hier hoffen wir auf zukünftigen Nachwuchs aus den Reihen der Optisegler.

Die Arbeitsgemeinschaften der Heinrich-Heine-Schule Heikendorf, die von den Lehrern Ralf Blömer und Jörn Gundermann geleitet werden, können ebenfalls durch unsere Trainingshelfer unterstützt werden.

In Planung ist für die letzte Sommerferienwoche ein Sommercamp für Kinder im Alter von 8 – 13 Jahren. Weiterhin möchten wir mit starker Besetzung an der Jugendkreismeisterschaft im September 2024 am Plöner See teilnehmen.

Wir freuen uns auf eine aktive Segelsaison 2024! •





Reklamewerkstatt

Schilder und Lichtreklame

Bootsbeschriftung



04343 - 8368 | www.rw-l.de

Segel für Cruising & Racing Yachten

8 m-R Yacht Feo



STAZ DESIGN

wir haben Profil

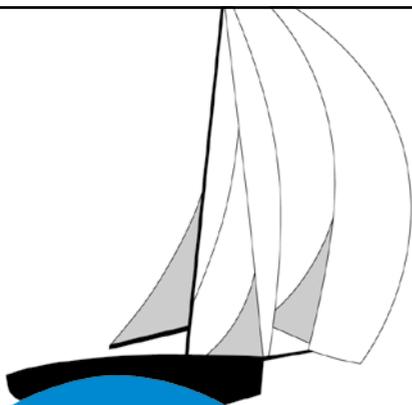
Beratung & Service vor Ort

Ihre Ansprechpartner:

Uwe Kock

Telefon 0431-72 39 79

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



Service Reparatur Refit

**Bootsbau
Heikendorf**

- Meisterbetrieb -

Korügen 9, 24226 Heikendorf

Telefon: +49 431 3858 7532

Mobil: +49 1515 0679 243

Mail: info@bootsbau-heikendorf.de

www.bootsbau-heikendorf.de



Diese Seite
ist digital
nicht verfügbar



N

NE

E

SE

S

Diese Seite
ist digital
nicht verfügbar



S

SW

W

NW

N

Diese Seite
ist digital
nicht verfügbar



N

NE

E

SE

S

Diese Seite
ist digital
nicht verfügbar



Fahrradladen
FREILAUF GmbH

STEVENS *Gudereit*
BIKES

FLYER **KOGA**® **tern** 

Max Pansegrau

Dorfstraße 17 | 24226 Heikendorf

Tel. 0431 - 7 77 77 | info@freilauf-heikendorf.de

www.freilauf-heikendorf.de



WILDHAGEN MARINE-SERVICE

*Der Spezialist für
Seenotrettungsmittel
und Schiffssicherheit
seit 1929.*

Verkauf · Wartung · Instandsetzung



- Rettungsinseln
- Rettungswesten
- Schlauchboote
- Fender und Bojen und Zubehör

Wildhagen Marine-Service GmbH

Braunstraße 12 · 24145 Kiel

Tel. 04 31 - 71 38 09 · www.wildhagen-marine.de



N

NE

E

SE

S

Diese Seite
ist digital
nicht verfügbar



Wir stellen vor: Jörg Möller - Takelmeister Boote

von Anja Fandel

Jörg Möller ist seit Herbst 2022 in der MSK, engagiert sich bei der *TEAMWORK*. Auf der letzten Jahreshauptversammlung im März 2024 wurde er zum neuen Takelmeister Boote gewählt. Das ist Grund genug, ihn in diesem Interview ein bisschen näher kennenzulernen.

Anja: Wann und wie bist du zum Segeln gekommen?

Ich bin als Kind mit meinem Onkel am Reihersee bei Lüneburg auf einer Jolle gesegelt. Dann habe ich gesurft und bin über Umwege zum Fliegen gekommen, und zwar zum Thermikfliegen. So bin ich z.B. 600 km von der Weser in die Nordsee geflogen – und das nur durch Thermik. Es fühlt sich an, wie ein Vogel zu fliegen – mit dem Bauch nach unten. Das hatte dann auch schon sehr viel mit Wind zu tun. Da

viele meiner Freunde durch Unfälle beim Fliegen gestorben sind, habe ich den Weg zum Segeln gefunden. Mein erstes eigenes Boot habe ich erst 2018 gekauft. Auch beim Segeln ist man schnell weit weg. Sobald man die Leinen losgemacht hat, ist



Jörg Möller

Assekuranzen Timm

Versicherungsmakler

seit 1965



Wie werden Sie mit diesem Problem fertig?

In der deutschen Versicherungswirtschaft steht eine Vielzahl von Versicherungsgesellschaften im Wettbewerb. Wer hilft Ihnen dabei, die richtige Entscheidung für die zweckmäßige Ausgestaltung des benötigten Versicherungsschutzes unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu treffen?

Wir als unabhängiger Versicherungsmakler sind an keine Versicherungsgesellschaft gebunden.

Wir machen Ihre Versicherungsprobleme transparent und können für Sie die Vorteile des freien Marktes ausschöpfen. Zusätzliche Kosten entstehen Ihnen dadurch nicht.

Ein Informationsgespräch mit uns lohnt sich immer.

Unser Büro ist werktags durchgehend von 8:00 – 16:00 Uhr geöffnet.
Telefonisch erreichen Sie uns ohne Warteschleife unter:

Fon 0431 78 34 24
Assekuranzen Timm GbR
Am Wellsee 58, 24146 Kiel
E-Mail: assekuranzen.timm@t-online.de

man schon woanders. Wenn ich am Wochenende mit einem meiner Boote unterwegs bin, habe ich hinterher das Gefühl, eine Woche Urlaub gehabt zu haben.

Anja: Und wie bist du dann zur MSK gekommen?

Als ich mein zweites Boot (Reinke segura) gekauft und von Gretsiel in die Ostsee überführt habe, war Möltenort die erste Station nach dem NOK. Mir hat Möltenort auf Anhieb gefallen. Von dem Gastliegeplatz im Möltenorter Hafen habe ich die *TEAMWORK* herausfahren sehen und bin dann einmal zur *TEAMWORK* gegangen. Anke Weinreich hat mich gleich eingeladen mitzusegeln und für mich gebürgt, als ich in den Verein eingetreten bin. Leider habe ich keinen Dauerliegeplatz im Möltenorter Hafen für mein Boot bekommen und mein Boot liegt jetzt wieder an der Elbe in Stöckte, aber den Kontakt zum Verein habe ich gehalten. 2022 habe ich im Winterlager an der *TEAMWORK* gearbeitet und habe in der MSK mit dem SKS angefangen, dabei habe ich zuerst die Praxis und die Theorie jetzt Anfang 2024 bestanden.

Anja: Wofür ist der Takelmeister Boote zuständig?

Der Takelmeister Boote ist dafür verantwortlich, den Zustand der Boote zu überwachen und mit den Obmännern Reparaturwege zu finden, wenn Defekte vorliegen. Das geht von den Optis über die Jollen und den Kutter bis hin zur *TEAMWORK*. Dabei machen die Obmänner die Hauptarbeit und ich koordiniere die Aufgaben und treffe Entscheidungen mit, ob z.B. Reparaturen fremdvergeben werden müssen oder selbst erledigt werden können. Meine erste Aufgabe ist im Moment, mir einen Überblick zu verschaffen über den Zustand der Boote und die Obleu-



te besser kennenzulernen und mit ihnen über die Strategien zu sprechen. Meine Aufgabe ist dabei auch, darauf zu achten, dass die Sicherheitsvorschriften eingehalten werden und niemand ein Risiko eingeht, wenn er ein Boot betritt.

Anja: Woher hast du das nötige Knowhow?

Ich habe das nötige Knowhow über meine beiden Boote, an denen ich ja auch laufend basteln muss, nämlich eine Tequila, ein Mittelkieler mit 1,60 m Tiefgang, und eine Reinke segura, ein Kimmkieler mit 95 cm Tiefgang. Da es gebrauchte Boote sind, ist dort ständig etwas zu reparieren.

Anja: Warum machst du diese Arbeit für die MSK?

Weil ein Verein vom Mitmachen lebt. Der Verein muss viele Interessen abdecken und es muss Menschen geben, die den Verein am Laufen halten. Heute ist es oft schwierig, Ehrenamtliche zu finden, die sich engagieren. Ich mache diese Arbeit, weil ich der Meinung bin, dass ich ein Teil des Ganzen bin und auch gern für Jugendliche ein Vorbild sein möchte.

Ich habe die MSK als einen sehr aktiven Verein kennengelernt und finde es toll, dass es so viele Veranstaltungen gibt, bei denen man mitmachen kann. Ich fühle mich einfach wohl in diesem Verein! •



Weinverkostung am 15. November

von Uwe Eckert

Es gibt wichtige Entscheidungen im Vereinsleben. So wichtig, dass sie nicht vom Vorstand alleine beschlossen werden können. Dafür muss dann eine basisdemokratische Entscheidung durch die Mitglieder erfolgen. Eine dieser derartigen wichtigen Entscheidungen ist die Auswahl der Weine, die in der Pantry ausgeschenkt werden. Also musste eine Weinverkostung stattfinden.

Prüss. Es sollte alles seine Richtigkeit haben!

Sieger in der Kategorie „Weißwein“ wurde mit großem Abstand der Fumées Blanche, ein Weißburgunder aus Frankreich.

Und dann folgte das gleiche Prozedere mit 5 Rotweinen. Auch hier machte es sich keiner der Tester einfach. Die Diskussionen wurden zunehmend lebhafter. Durch manchen Teilnehmer mussten 2 oder 3 Testreihen erfolgen, bis mit hinreichender Sicherheit das individuelle Votum feststand. Vielleicht Folge nachlassender Konzentration nach der Weißweinverkostung. Vielleicht haben aber auch die Weine einfach gut geschmeckt....



Verschiedene Weine - gut getarnt

Knapp 30 Mitglieder sind der Einladung gefolgt und haben sich am 15. November für diese schwere Aufgabe geopfert. Immerhin mussten 10 Weine verkostet werden! Und bei solch einer elementaren Entscheidung ließ es sich auch unser Ehrenrat nicht nehmen, in voller Besetzung dieses Projekt aktiv zu begleiten: Susanne Anacker, Ludwig Ehlenberger und Holger Scheidler schonten sich nicht und haben an vorderster Front mit getestet.

Begonnen wurde unter sachkundiger Moderation von Anja Fandel mit 5 Weißweinen. Um der Objektivität willen wurde blind verkostet. Alle Weine waren identisch verpackt und nummeriert. Jeder Teilnehmer hat auf Stimmzetteln seine persönliche Rangliste festgehalten. Ausgewertet wurde durch Anja und Uwe unter notarieller Aufsicht von Jurist Thomas



Jury der MSK-Mitglieder

Sieger in der Kategorie „Rotwein“ wurde ein Primitivo der Marke Mauro aus Italien - der Wein, den wir auch in den letzten Jahren schon im Ausschank hatten. Womit bewiesen wäre, dass die MSKler beständig in ihren Vorlieben sind.

Allen Testern danken wir für ihren aufopferungsvollen Einsatz und allen Weintrinkern in der MSK wünschen wir genussvolle Stunden bei zukünftigen geselligen Veranstaltungen! •

Fotowettbewerb 2024

von Silke Petersen



1. Preis - Gerhard Menke

Im Rahmen unserer Weihnachtsfeier fand im liebevoll geschmückten MSK-Heim die Siegerehrung des Fotowettbewerbs WASSER, WIND UND WELLEN statt.

Zwischen Kaffee & Keksen und Grillwurst & Punsch wurden die 3 Erstplatzierten Gerhard Menke, Armin Brendel und Jan-Peter Rath beglückwünscht und mit



2. Preis - Armin Brendel

kleinen Preisen - flüssig oder wärmend - bedacht.

Im Vorfeld wählte die Jury (Anke Weinreich, Monique Döring, Florian Faßben-

der, Silke Petersen) aus 18 eingesandten Fotos zum vorgegebenen Thema das Ranking anonymisiert aus. Das war auch in einer kleinen Gruppe nicht so einfach, führte uns jedoch immer wieder in interessante Diskussionen hinein. Erst nach dem finalen Durchlauf gab Dieter Graesch die entsprechenden Namen der Fotograf*innen bekannt.

Gleich zu Jahresbeginn rahmte und hängte Conny Eckert fachgerecht die vergrößerten Fotos in unserem Vereinsheim auf. Und schon wieder eine neue Ausstellung – danke, Conny!

Das neue Thema für den Wettbewerb 2024 lautet MARITIME DETAILS und die Jury erhofft sich einen deutlich regeren Zulauf der Einsendungen als im Vorjahr. Ob Hochformat, Querformat, Nachbearbeitung – alles ist zulässig. Lasst eurer Fantasie auf der Suche nach dem perfekten Motiv freien Lauf. Es soll spannend werden – auch für die Jurymitglieder. •



3. Preis - Jan-Peter Rath

A. L U **METALL**
BAU
MONTAGETEAM

Inhaber Axel Lubitz · 24226 Heikendorf · Tel 0431 - 658 77 38

Alu- u. Kunststoff Fenster & Haustüren
Geländersysteme, Treppensysteme
Edelstahl- / Stahlkonstruktionen
Aluminium-Holz-Glasfassaden
Wintergärten

SCHÜCO
U-Wert:
0,8



Der Partner für »Ihr Auto«

Autohaus Heikendorf GmbH

Wasserwaage 7 · 24226 Heikendorf · Telefon 0431/243095

Inhaber: Stephan Busack, Jens Stoltenberg

*Kfz.-Reparaturen aller Art, Abgasuntersuchung, Dekra im Hause,
Fahrzeuge werden auf Wunsch abgeholt und zurückgebracht.
Unfallreparatur.*

Geschäftszeiten: Täglich 7:30 bis 16:45, Sonnabend nach Vereinbarung



ToothworkS.de[®]

0431-79892

Raum³



H O O F
R A U M A U S S T A T T U N G

Wohnideen vom Spezialisten.

Blumenweg 24 (hintern Rathaus) · 24226 Heikendorf · Tel. 04 31/2 46 06



Matthesen

Garten- und Landschaftsbau GmbH

Gartenplanung
Neugestaltung
Umgestaltung
Gartenpflege

Bügelstraße 3 | 24226 Heikendorf | Tel.: 0431 / 242510

matthesen-galabau.de | info@matthesen-galabau.de

Maße:
B 39 cm x H 67 cm
T 39 cm



Maße:
B 45 cm x H 55 cm
T 50 cm



Jetzt Neu

CLEAR TOUCH

vollautomatischer Wasserenthärter
auf Ionentauscher-Basis.
Spürbar weiches Wasser.

**WIR SAGEN DEM KALK
DEN KAMPF AN!**

24 Std.
Notdienst

Günter Birkhahn

Söhren 32 · 24232 Schönkirchen · Telefon 04348 / 91 77-0 · Fax 91 77 77
Inh. Oliver Zudock · info@guenter-birkhahn.de



Boßeln am 17. Februar

von Michael Klausner

Wer glaubt, Boßeln sei geographisch auf Ostfriesland beschränkt und nicht mehr als eine 750 Gramm schwere Hartgummikugel möglichst weit zu werfen, muß sich eines Besseren belehren lassen: seit 2007 treffen sich die Mitglieder der MSK an einem Sonnabend im Winter, um ein vorgegebenes Ziel mit möglichst wenigen, geschickten Würfen zu erreichen. Neben der sportlichen Leistung heisst es aber auch, die komplizierten Regeln zu verinnerlichen und den Kontrahenten genau auf die Finger zu schauen, ob die Kugel auch korrekt vom Haltepunkt weiter gespielt oder oder gar ein „Schöt“ verwirkt wurde. Die Regeln erläuterte Michael dieses Jahr durch eine Simulation mittels Papptäfelchen, mit denen



Regelkunde

die typischen Spielsituationen für alle transparent dargestellt wurden.

Das Wetter spielte mit und gelegentlich ließ sich in Wolkenlücken sogar die Sonne blicken. Die 2,62 Kilometer lange Strecke führte von Barsbek Richtung Fiefbergen zum „Sommerhof“ und bestand aus einem befestigten Plattenweg, der sich trotz der



Kugel auf/Abwegen

vorherigen ausgiebigen Regenfälle gut bespielen ließ. Was allerdings nicht bedeutete, dass die Mikrogeographie der Plattenbahn keine Sonderprüfungen bereithielt wie zum Beispiel überraschende, winzige Unebenheiten, die die Kugel jäh zur Seite in die Büsche springen ließ oder die Hagener Au, die einigen Kugeln ein nasses Bad bescherte. Dies gab den jüngsten Mitspielern Gelegenheit, die Kugeln mit dem Kraber erfolgreich zu fischen. Besonders auf dem ansteigenden Streckenabschnitt nach der Au führten die Kugeln manche Werferin und Werfer an der Nase herum, indem sie gemächlich zurückrollten, manchmal sogar bis hinter die Abwurflinie. Am Etappenziel stand Dieter mit stärkenden Getränken, Kuchen und Naschkram bereit, um alle für den Rückweg zu stärken. Der Nachmittag klang mit einem traditionellen Grünkohl-essen und der Siegerehrung harmonisch aus. •



wer kommt am Weitesten



Grünkohlessen

Alles, was Recht ist (Lichterführung)

von Owe Otzen

Selbst sehr erfahrene Sportbootfahrer erliegen dem Irrtum, dass sich große und kleine Maschinenfahrzeuge in Fahrt allein anhand ihrer Lichterführung voneinander unterscheiden lassen. Sie sind der Überzeugung, dass Fahrzeuge unter 50 Metern Länge – neben den Seiten- und dem Hecklicht – nur ein Topplicht (auch „Dampferlicht“ genannt) führen dürfen, Fahrzeuge von mehr als 50 Metern Länge hingegen mit einem zweiten Topplicht - achterlicher und höher als das vordere - ausgerüstet sein müssen.

Dieser weit verbreitete Irrtum beruht nicht zuletzt darauf, dass der amtliche Fragenkatalog für die theoretische Prüfung zum Sportbootführerschein See in diesem Punkt kurioserweise seit Jahrzehnten schlicht und ergreifend falsch ist.

Tatsächlich sehen die Kollisionsverhütungsregeln (KVR) in Regel 23 nämlich vor, dass grundsätzlich alle Maschinenfahrzeuge zwei Topplichter zu führen haben. Und natürlich ist ein zweites Topplicht auch bei kleineren Schiffen sinnvoll, denn nur anhand zweier horizontal und vertikal zueinander versetzter Topplichter lässt sich die Lage eines in Sicht befindlichen Schiffes relativ zum eigenen Kurs erkennen und folglich einschätzen, ob die Mög-



lichkeit der Gefahr einer Kollision besteht.

Allerdings, und das ist der entscheidende Punkt, verpflichten die KVR Fahrzeuge unter 50 Metern Länge nicht zu dem zweiten Licht.

Die Entbindung von dem verpflichtenden Führen des zweiten Topplichtes ist unter dem Aspekt einleuchtend, dass dieses kleinen Fahrzeugen wie zum Beispiel Segelyachten bauartbedingt gar nicht möglich wäre und der horizontale Versatz erst ab einer gewissen Länge aus der Ferne überhaupt zu erkennen ist. Eine 30 Meter Motoryacht sollte hingegen sinnvollerweise mit zwei Lichtern ausgerüstet werden.

Also: Sieht man bei dunkler Nacht ein Fahrzeug mit einem Topplicht, ist es ganz sicher kürzer als 50 Meter. Sieht man eines mit zwei Topplichtern, ist es nur wahrscheinlich länger als 50 Meter – sicher ist dies aber nicht. •

Blumen Grams
Inh. Susanne Eick

Mo, Di, Do, Fr 8 - 18 Uhr · Mi + Sa 8 - 13 Uhr
Schulmedder 10 · Heikendorf · Tel. 0431 - 24 15 16



Spanische Spezialitäten

Fisch | Fleisch | Steak | Tapas

Dorfstraße 13A, 24226 Heikendorf

Öffnungszeiten

Di. - Sa. 17:00-23:00 Uhr

So. / Feiertage 12:00-23:00 Uhr

Mo. Geschlossen

0431 888 849 58

www.tavernadelmar1.de

tavernadelmar1@gmail.com





Café und Restaurant-Tapas-Bar
Willkommen
 im Spanischen Restaurant
Taverna Del Mar

Besuchen Sie uns, lassen Sie sich verführen
 in die kulinarische Welt Spaniens.
 Unsere Karte kommt Ihnen spanisch vor?
 Sprechen Sie unseren Service an!



Sie haben eine Feier

und möchten Ihren Gästen einmal etwas
 Besonderes bieten?
 Bei uns können Sie sich Ihre Gerichte und
 Getränke zusammenstellen, Ihren Service-
 Ablauf besprechen und das Ambiente der
 Gedecke aussuchen.
 Wir stehen Ihnen mit Rat und Tat zur Seite.





S

SW

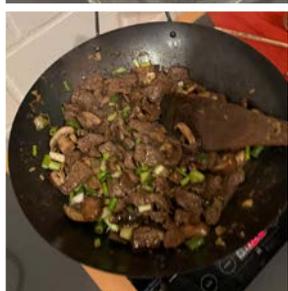
W

NW

N

Thailändisch am 25. November

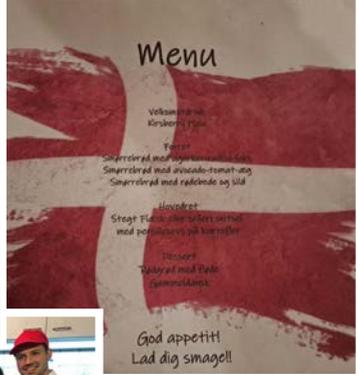
von Anja Fandel & Thomas Prüß mit Team





Dänisch am 24. Februar

von Inge Kiebert & Ute Künstler mit Team





Hanna Figge

Name/Alter? Hanna Figge, 70 Jahre

Wann und wo hast Du segeln gelernt?

Für hiesige Verhältnisse habe ich leider sehr spät angefangen, mit Anfang 20. Erstes Schnuppern auf dem Steinhuder Meer als Vorschoter im Korsar, nach dem Ankommen in Kiel 1978 ging's richtig los, mit Laser segeln in Strande, dann auch Stück um Stück die Segelscheine.

Mit unserem Umzug nach Heikendorf 1983 kam die MSK auf den Plan, dort waren wir gleich beteiligt an Standortwahl und Planung für das Jugend- und Vereinsheim, zusammen mit den Architektenfreunden, die uns ihr Folkeboot fürs Familiensegeln mit den Kindern Asmus und Jonas zur Verfügung stellten. Das war ein schönes Boot, bis es zu viert aus allen Nähten platzte und eine Grinde kam.

Segeln war und ist auch immer ein Familienhobby, im kritischen Alter der Kinder unterstützt durch die tolle Möglichkeit des Kuttersegelns

Welches Boot segelst Du zurzeit?

Norbert und ich haben seit 2018 zusammen eine Luffe 40.04

Was wäre Dein Traumboot?

Eine Luffe 40.04 – schön, schnell und altersgerecht ;-)

Was ist Dein Lieblingsrevier?

Es geht nichts über die Ostsee! Mit skandinavischem Lebensgefühl fängt mein Urlaub richtig an. Viele kleine Häfen in kurzen Abständen, dadurch immer wieder neue Routen, wenig Marinas, wunderbare Schärenküsten, andererseits attraktive und sich ständig verändernde Kulturstädte wie Århus, Kopenhagen, Oslo, Göteborg, Stockholm.

Wo möchtest Du unbedingt mal hinsegeln?

Am liebsten bin ich auf eigenem Kiel unterwegs, und da stehen im Lieblingsrevier noch die Ålands, Schärengarten nördlich Stockholms und der Mälarsee an – Chartern in Kroatien wäre auch eine tolle Option!

Was war bisher Dein schönstes Segelerlebnis?

Schwer zu sagen – jede Reise hat immer wunderbare Erlebnisse aber auch Tage, die man streichen möchte! Toll waren die Touren nach Südnorwegen und durch den Götakanal und Geschwaderfahrten mit 2 oder mehr befreundeten Skippern.



**Was war bisher Dein peinlichstes Segelerlebnis?**

Mit einem umgekippten Laser in Lee in der Hafeneinfahrt von Strande festzuhängen und nicht wieder wegzukommen; vor den Augen von mehreren Kuttermannschaften mit den eigenen Kindern an Bord im Langeliniehafen in Kopenhagen auf unserer Grinde auf einem Elektrokabel auszurutschen und unfreiwillig baden zu gehen.

Was nervt Dich beim Segeln?

Unerwarteter Sturm oder Gewitter; nach 1/3 der geplanten Reisezeit schon wieder an den Rückweg zu denken (wobei dabei das Ende der Berufstätigkeit ein Segen ist!)

Was darf bei Dir keinesfalls an Bord fehlen?

Alles, um abends nett kochen zu können, einschließlich einer gut gekühlten Weißweinbox – und jede Menge gute Bücher (auch wenn davon nur die Hälfte gelesen wird).

Welche Hobbies hast Du außer dem Segeln?

Rudern, Fahrradtouren, lesen, handarbeiten, kochen.



Gesches Grün

Fa. Klaus Gesche - Inh. Frank Gesche



Garten- und Landschaftsbau · Gartencenter

IHR FACHMANN RUND UM DEN GARTEN



Hammerstiel 2 · 24226 Heikendorf · Tel. (0431) 24 33 68 · www.gesches-gruen.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

Teichkoppel 32
24229 Dänischenhagen

04349 9130651
0177 6018059

tn@segelmacherei.sh
www.segelmacherei.sh

Neue Mitglieder: Daniel Bernhardt

Mein Name ist Daniel Bernhardt, ich bin 47 Jahre alt und gebürtiger Rostocker.

Ich bin verheiratet und habe 2 Kinder, 14 und 19 Jahre (beides Mädchen).

Da kommt es bei 3 Frauen zu Hause vor, dass man(n) mal raus möchte. Spaß muss sein.

Ich möchte eigentlich schon seitdem wir vor 14 Jahren nach Stoltenberg gezogen sind einen Bootsführerschein machen, aber es kommt ja immer was dazwischen.

Letztes Jahr habe ich einen neuen Job angefangen und zum Abschied haben meine lieben Ex-Kollegen Geld für einen Bootsführerschein gesammelt. Da gab es dann keine Ausreden mehr. Und so bin ich auf Empfehlung eines Kumpels, der ein Boot in Wendtorf hat, jetzt zur MSK gekommen und hoffe auf eine erfolgreiche Prüfung und anschließend möchte ich Erfahrungen sammeln (mein angehängtes Bild gibt keinen Aufschluss über meine Erfahrung. Ans Ruder kann sich jeder stellen :-)). Da hat mir das Angebot des vereinseigenen Team-Bootes sehr gefallen. Ich freue mich auf viele tolle Erlebnisse.

Mein Traumboot ist eine Sirius 35 DS...Träumen darf man ja.



Neue Mitglieder: Jürgen Boll

Moin zusammen, mein Name ist Jürgen Boll, ich wohne in Heikendorf und habe bereits seit über 25 Jahren ein Segelboot im schönsten Hafen der Kieler Förde liegen.

Da ich in absehbarer Zeit mehr Zeit für das Segeln mit allem Drumherum haben werde, bin ich jetzt nach ‚25 Jahren Bedenkzeit‘ in die MSK eingetreten.

Einige von euch kennen mich bereits, ich erhoffe mir einen regen Austausch und Kontakt zu allen Themen rund ums Segeln, gerne möchte ich aktiv am Vereinsleben teilnehmen. Den BR Schein habe ich vor 23 Jahren gemacht, vor kurzem habe ich bei Volker und Simone den SRC-Kurs mitgemacht.



H.+K.H. KRÜTZFELDT

GmbH

MALER- UND GLASEREIBETRIEB

Seit über 100 Jahren

- **Bodenbeläge**
- **Wärmedämmverbundsystem**
- **Betonsanierung**



Neuheikendorfer Weg 110 • 24226 Heikendorf
Tel. 04 31 / 24 17 20 • Fax 04 31 / 24 37 07



Veranstaltungskalender Mai bis Dezember 2024

- 04.05.2024.....Weltfischbrötchentag
 05.05.2024.....Ansegeln
 07.05.2024.....Frauenstammtisch
 14.05.2024.....Ansegeln Jugendabteilung
 15.05.2024.....Erste Mö²MiWo- Regatta
 17.05.2024.....Erstes Freitags-Treffen der Erwachsenen Jollengruppe
 18. – 20.05.....Geschwaderfahrt Grauhöft
 07. – 08.06.....24h-Segeln
 14. – 16.06.....Aero-Rund-Regatta
 22. – 23.06.....Aalregatta
 26.06.2024.....KiWo Gästesegeln
 13.07.2024.....Sommergrillfest im MSK-Heim
 07. – 08.09.....Geschwaderfahrt zum SC Eckernförde
 15.09.2024.....Fördewettfahrt
 21. – 22.09.....Kreisjugendmeisterschaft Dersau
 18.09.2024.....Letzte Mö²MiWo mit Siegerehrung
 06.10.2024.....Absegeln
 08.10.2024.....Frauenstammtisch jeden 2. Dienstag im Monat
 09.10.2024.....Seglerstammtisch
 15.10.2024.....Männer Klönschnack jeden 3. Dienstag im Monat
 02.11.2024.....Stiftungsfest 65 Jahre MSK
 06.11.2024.....Seglerstammtisch Frank Krupinska Islandtour
 16.11.2024.....Ausflug
 22.11.2024.....Hobbykröger Thai 2.0 mit Thomas & Co
 13.12.2024.....Weihnachtsfeier mit Siegerehrung Fotowettbewerb

Turnusmäßige Termine Jugendabteilung

- Mo.. 13:30 ... Segel AG der Heinrich-Heine-Schule
 Mo.. 17:00 ... Jollengruppe Anfänger
 Di ... 13:30 ... Segel AG der Heinrich-Heine-Schule
 Di ... 15:00 ... Opti-Anfänger
 Do.. 17:00 ... Jollengruppe Fortgeschrittene
 Fr. Kuttertraining - nach Absprache

Turnusmäßige Termine allgemein

- Mo.. 17:00 ... SY TEAMWORK:Regatta- und Spitraining (Volker/Hanfried)
 Di ... 17:00 ... SY TEAMWORK: Stressfrei Segeln (Uwe D.)
 Di ... 19:00 ... Vorstandssitzung am 1. Dienstag im Monat
 Di ... 19:00 ... Frauenstammtisch am 2. Dienstag im Monat ab 8. Okt.
 Di ... 19:00 ... Männer Klönschnack am 3. Dienstag im Monat ab 15. Okt.
 Mi... 16:30 ... SY TEAMWORK: Mö²MiWo - Mittwochsregatta (René)
 Do.. 17:00 ... SY TEAMWORK: Revier- und Manövertraining (Joachim)
 Fr ... 17:00 ... Jollentraining Erwachsene
 Fr ... 17:00 ... SY TEAMWORK: Segeltraining (Volker)



Herausgeber

Möltenorter Seglerkameradschaft e.V.
Möltenorter Weg 3
24226 Heikendorf
Telefon: 0431 241674
Internet: www.msk-segeln.de
E-mail: info@msk-segeln.de

1. Vorsitzender

Uwe Eckert
Roesoll 13
24226 Heikendorf
Telefon: 0160 6369978
E-mail: 1.vorsitzender@msk-segeln.de

Redaktion

Uwe Eckert
Roesoll 13
24226 Heikendorf
Telefon: 0160 6369978
E-mail: eckert-achim@t-online.de

Satz und Layout

Joachim Dahl
Karkshörn 34
24226 Heikendorf
Telefon: 0173 3910259
e-mail: joachim.dahl@gmx.de

Bankverbindungen

Förde Sparkasse
Möltenorter Seglerkameradschaft e.V.
IBAN: DE27 2105 0170 0030 0023 56
BIC: NOLADE21KIE

2. Vorsitzender

Dieter Graesch
Wilhelm-Ivens-Weg 35
24226 Heikendorf
Telefon: 0431 69663123
E-mail: 2V@msk-segeln.de

Anzeigen

Silke Petersen
Ludwigstr. 10
24226 Heikendorf
Telefon: 0431 98377665
E-mail: logbuch@msk-segeln.de

Das LOGBUCH ist die Vereinszeitschrift der Möltenorter Seglerkameradschaft e.V.

Veröffentlichte Zuschriften geben nicht unbedingt die Meinung von Vorstand oder Redaktion wieder.



Nordisch. Kraftvoll.

CLASSIC
Tankstellen

... nicht nur tanken !

Öffnungszeiten

	Sommer	Winter
Montag - Freitag	6.00 - 22.00 Uhr	6.00 - 21.00 Uhr
Samstag	7.00 - 22.00 Uhr	7.00 - 21.00 Uhr
Sonntag	8.00 - 22.00 Uhr	8.00 - 21.00 Uhr

www.tankstelle-heikendorf.de

CLASSIC-Tankstelle
Habib Kilic e.K.
Dorfstr. 1
24226 Heikendorf
Tel: 0431-99689900
Fax: 0431-99689901
info@tankstelle-heikendorf.de

*Tankshop
Werkstatt
Autowäsche*



Paketdienst

www.classic-oil.de



Meine Seebestattung ab Laboe

Die MS Mira ist als Seebestattungsschiff gebaut und kann bis zu 36 Personen als Begleitung der letzten Reise an Bord nehmen.

Von Laboe nimmt das Schiff Kurs auf die Beisetzungposition Kieler Tiefe vor Schönberg. Dort verabschiedet der Kapitän den Verstorbenen nach Seemannsbrauch und übergibt die Urne an einem Tampen der See.

Nutzen Sie die Möglichkeit zur Vorsorge

Wir bieten in Zusammenarbeit mit der DSBG eine spezielle Vorsorge für Seebestattungen an.



Sie haben dabei Gelegenheit, sich persönlich beraten zu lassen, alle Wünsche zuverlässig festzuhalten und so Ihren Angehörigen viele Fragen und Entscheidungen abzunehmen. Ich freue mich darauf, Sie beraten zu dürfen – kostenfrei und unverbindlich.

Ihre Stephanie Kardel
0431 / 20 27 67



Bischoff Bestattungen

Neumühlen-Dietrichsdorf & Heikendorf
Telefon 0431 / 20 27 67
www.bischoff-bestattungshaus.de



O'LEU
PERSENNINGE

O'LEU
HEIKENDORF



SEGELMACHEREI • PERSENNINGE • KABINENSCHUTZMATTEN • SERVICE



Telefon: 0431-243163 Telefax: 0431-241230
email: info@oleu-heikendorf.de Internet: www.oleu.de

BOOTSMOTOREN ALLER MARKEN
VOLVO PENTA

VORORT-SERVICE • WERKSTATT-SERVICE • ZUBEHÖR • BOILER • HEIZUNG



Bootsmotorenservice
Peter Pauls

Inh. D. Pauls
Am Yachthafen
24404 Maasholm

Tel. 0 46 42 - 54 21
Fax 0 46 42 - 22 70
www.peter-pauls.de