



AUSGABE
3 / 2026

inforum

Weser Yacht Club Bremen

In dieser Ausgabe:

Steglotto mit Leon
Emden

Brötchentüten
Navigation: GPS-
Jamming

Update: Sonnenstrom für
den Verein

SY Turtur segelt in
Elternzeit nach Portugal





WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

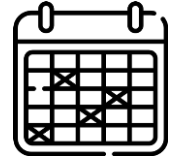
Inhalt

Termine, Termine, Termine.....	3
„Steglotto“ – Nummer drei:	4
WYC - inforum präsentiert den neuen Gewinner	
Leon Emden hat Anker im WYC fallen lassen.....	5
Bootsbau-Auszubildender hat das Familienboot aus Berlin nach Lemwerder überführt	
Aus dem Vorstand.....	8
Update zur PV-Anlage auf der WYC-Bootshalle	
In der Elternzeit auf eigenem Kiel nach Portugal.....	11
Mit einem 9 Monate alten Leichtmatrosen Europas Westküste erkunden	
Brötchentüten Navigation.....	17
Back to the roots?	
Schöner Wohnen – WYC-Edition.....	26
Marterpfahl und Seekarten fürs Büro	
Hydrografisches Schiff für Indonesische Marine.....	27
Stege im WYC Bremen mussten weichen / Neubau nun im nassen Element	
Segel-Saison 2025.....	31
Segelregatten beim WYC Bremen	
WYC macht weitere Schritte Richtung „Blaue Flagge“.....	32
Homepage mit neuer Umwelt-Unterseite“	
Interview mit dem 1. Vorsitzenden.....	33
Nachrichten aus dem Vereinsleben.....	35
10 Goldene Regeln.....	36
Diverses und Eindrücke 2025.....	38



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

Termine, Termine, Termin



Weil es manchmal etwas unübersichtlich wird...hier nochmal alle bislang feststehenden Termine am WYC, zu denen ihr herzlich eingeladen seid!

Januar	18.01.	Neujahrsempfang
Februar	04.02.	Klönsschnack
März	04.03.	Klönsschnack
	21.03.	Arbeitseinsatz
	27.03.	Mitglieder- versammlung
	28.03.	Arbeitseinsatz
April	01.04.	Klönsschnack
	11./12.04	Sliptermine
	18.04.	Arbeitseinsatz
	22.04.	Feierabendregatta
	25./26.04.	Sliptermine
Mai	06.05	Klönsschnack
	06.05.	Feierabendregatta
	20.05.	Feierabendregatta
Juni	03.06	Klönsschnack
	03.06.	Feierabendregatta
	13./14.06.	<u>Lemwerder Cup</u>
	17.06.	Feierabendregatta
Juli	01.07.	Klönsschnack
	01.07.	Feierabendregatta

August	05.08	Klönsschnack
	19.08.	Feierabendregatta
	22./23.08.	Wesercabrio Cup
September	02.09.	Klönsschnack
	02.09	Feierabendregatta
	16.09.	Feierabendregatta
	30.09.	Feierabendregatta
Oktober	07.10.	Klönsschnack
	10./11.10	Sliptermine
	17.10.	Arbeitseinsatz
	24./25.10.	Sliptermine
November	04.11.	Klönsschnack
	07.11.	Arbeitseinsatz
	11.11.	Regattenplanung
	21.11.	Arbeitseinsatz

Alle Regatta-Termine, Startzeiten und Anmeldebedingungen findet ihr unter:

<https://wyc-bremen.de/sportliches/>





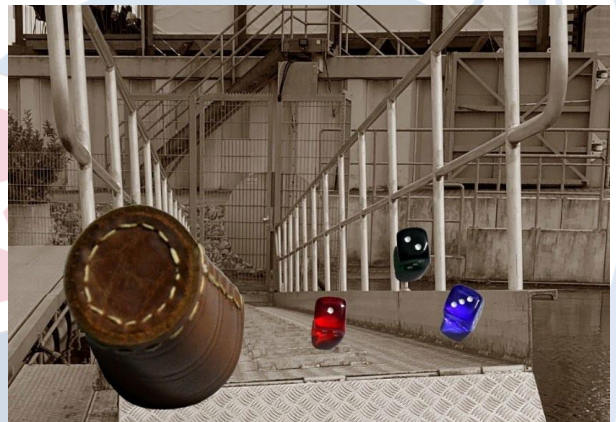
WESER YACHT CLUB BREMEN E. V

„Steglotto“ Nummer drei

WYC - inforum präsentiert den neuen Gewinner

Wie schon in der vergangenen Ausgabe berichtet, hat nun jeder die Möglichkeit, im „Steglotto“ zu gewinnen. Zwar kein Geld, aber dafür eine ganze Seite im „inforum“. Ganz umsonst mit einer guten Geschichte, um Eigner, Boot, Familie und auch den Bordhund.

Der Liegeplatz für die 300 PS starke Merry Fischer trägt die Nummer 38. Das Boot gehört zusammen mit seiner Familie unserem wohl jüngsten aktiven Wassersportler mit eigenem Schiff, Leon Emden. Der Berliner hat sich schon früh dem Wassersport verschrieben. In jungen Jahren machte er diverse „Scheine“, lernte sogar tauchen und ist seit 2023 in Lemwerder wohnhaft. 2025 holte er das schnelle Boot von Berlin an den Wesersteg im Hafen des Weser-Yacht-Clubs. In der Vereinsarbeit ist er in der Ausbildung der Vereins-SegelschülerInnen tätig, und macht sogar seine Segeltrainerlizenz C.



Darstellung: Peter Kratzmann

Aber er hat nicht nur ein Boot zu pflegen. Von seiner Tante Mira erhielt er einen 102 Jahre alten 10er-Kreuzer aus Eiche geschenkt. Das Boot, von dem es nur drei insgesamt geben soll, will er nun wieder flott machen.

Peter Kratzmann



WESER YACHT CLUB BREMEN E. V

Leon Emden hat Anker im WYC fallen lassen

Bootsbau-Auszubildender hat das Familienboot aus Berlin nach Lemwerder überführt

In unserer dritten Ausgabe des WYC-Steglottos ist die Wahl auf den wohl jüngsten Wassersportler unseres Vereins gefallen. Auf Liegeplatz Nummer 38 liegt die Merry Fisher mit einem 300-PS- Außenborder im nächsten Jahr schon in der zweiten Saison in Lemwerder. Zurzeit steht der Flitzer aber sicher auf dem eingezäunten Freigelände am WYC-Yachthafen. Das Boot holte Leon Emden 2024 von Berlin ab und überführte es nach Lemwerder. In den Hafen, den er in seiner Lehrzeit zum Bootsbauer fast täglich sehen kann.

Der Familienname Emden zeugt von einer norddeutschen Vergangenheit. Auch wenn Leon Emden nun im Norddeutschen seine Lehre zum Bootsbauer bei Abeking & Rasmussen absolviert, ist er strenggenommen doch ein Berliner-Kind. „Ich bin in Berlin geboren. Aber gewohnt haben wir eigentlich außerhalb der Hauptstadt. Meine Eltern und Geschwister leben heute noch in Stahnsdorf am Rande Berlins.



Leon vor der Merry Fisher, Fotos: Peter Kratzmann, Leon Emden



WESER YACHT CLUB BREMEN E. V

Leon Emden hat Anker im WYC fallen lassen

Leon ist schon 2023 nach Lemwerder gekommen, um hier seine Bootsbauer-Ausbildung zu absolvieren. Ein Herzenswunsch, denn Wasser, Wind und Wellen und vor allem große und kleine Boote und Schiffe sind sein Leben.

„Als ich die Lehre hier in Lemwerder begann, suchte ich mir eine Wohnung. Die fand ich in Bremen“, blickt der Azubi zurück. Seitdem pendelt er immer zwischen Ausbildungsplatz und Wohnung hin und her. „In Lemwerder hatte ich nicht den richtigen Wohnraum gefunden. Vielleicht wechsele ich aber doch noch hier her. Immerhin im dritten Lehrjahr hat er die dreieinhalb Jahre Ausbildungszeit bald geschafft. „Dann möchte ich gerne weiter im Bootsbau arbeiten.“ Als Ziel hat er Posten wie zunächst Vorarbeiter und schließlich Meister im Auge. Bis dahin hat er mit dem Motorboot in Lemwerder aber auch eine Bleibe.

Aber auch die Familie Emden in Stahnsdorf ist nicht ohne Boot, obwohl Leon die Merry Fischer an die Weser überführt hat. „Davor hatten wir schon einen Bayliner um die sechs Meter mit Schlupfkabine und sonst offen. Der ist auch nach dem Kauf der Merry Fischer geblieben. Ganz ohne Boot wollten meine Eltern und auch die Geschwister nicht sein“, zeigt Leon lachend Verständnis dafür, denn die ganze Familie ist wassersportaffin. Mit seiner Schwester Merle hatte er das Boot von Berlin nach Lemwerder überführt und auch seine zwei Brüder lieben das Wasser. Im Herbst 2024 waren die Geschwister vom Wannsee Richtung Norden gestartet. Besonders spannend war das Kreuzen der Elbe am Havelkanal über die wohl längste Trogbücke und dann vom Mittellandkanal nach Minden und über die Weser bis nach Lemwerder. Vier Tage brauchte er bis Minden. Dort blieb das Boot erstmal liegen und von dort ging es dann in einem Törn zum WYC.



Überführung der Merry Fischer über die Trogbücke Havellandkanal über die Elbe, Fotos: Leon Emden

Hier ist Leon rundum glücklich. Wasser, Sport und Schiffbau beherrschen sein Leben. So wie schon auch Zuhause. Er machte dort einen Tauchschein und ist im Besitz eines SBF See und Binnen und Segelscheins.

Apropos Segeln. Gerade macht Leon zusammen mit Sophia Schenk und Niklas Helmers die Segeltrainerlizenz C. Das Trio will die Vereinssegeljugend wieder neu organisieren. Zurzeit gibt es schon 15 SegelschülerInnen, die sich jeweils mittwochs treffen.



WESER YACHT CLUB BREMEN E. V

Leon Emden hat Anker im WYC fallen lassen



Leon und sein Projektboot – ein alter 10er Kreuzer, Fotos: Peter Kratzmann

Und damit keine Langeweile aufkommt, hat ihm Tante Mira einen 102 Jahre alten 10er-Kreuzer aus Eiche vermacht. „So viel ich weiß, sind nur drei davon gebaut worden. Mein Schiff war sogar in einem DDR-Film-Projekt zu sehen. Gedreht wurde an der Havel. Die Tante segelte damit einige Jahre lang selbst. 2021 schenkte sie den seltenen Holzsegler Leon.

Zurzeit wird das sogenannte „Leichenhemd“ von den Eichenplanken abgetragen. Zur Abdichtung der alten Eichen des Rumpfs wurde das oft angewendet, was sich nicht unbedingt als Vorteil erwiesen hat. Wenn das ab ist, geht es um die eigentliche Instandsetzung des Holzschiffes. Der Oldtimer macht noch einen sehr guten Eindruck. Befürchtete Torfbalken kamen bislang nicht zum Vorschein. Und auch der Mahagoni Holzaufbau sieht für das Alter noch sehr gut aus.

Ziel ist es daraus einen schmecken Oldtimer-Segler zu machen. Am Ende wäre das eine Rarität, auf die Leon stolz sein kann. Daneben gibt er aber auch gerne mal mit dem Motorboot Gas. Im Sommer 2026 steht dann wieder der Urlaub mit der Familie auf Langeoog an.

Peter Kratzmann



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

Aus dem Vorstand - Update zur PV-Anlage auf der WYC-Bootshalle

Ein Jahr Strom vom WYC Hallendach direkt in die Bordbatterie

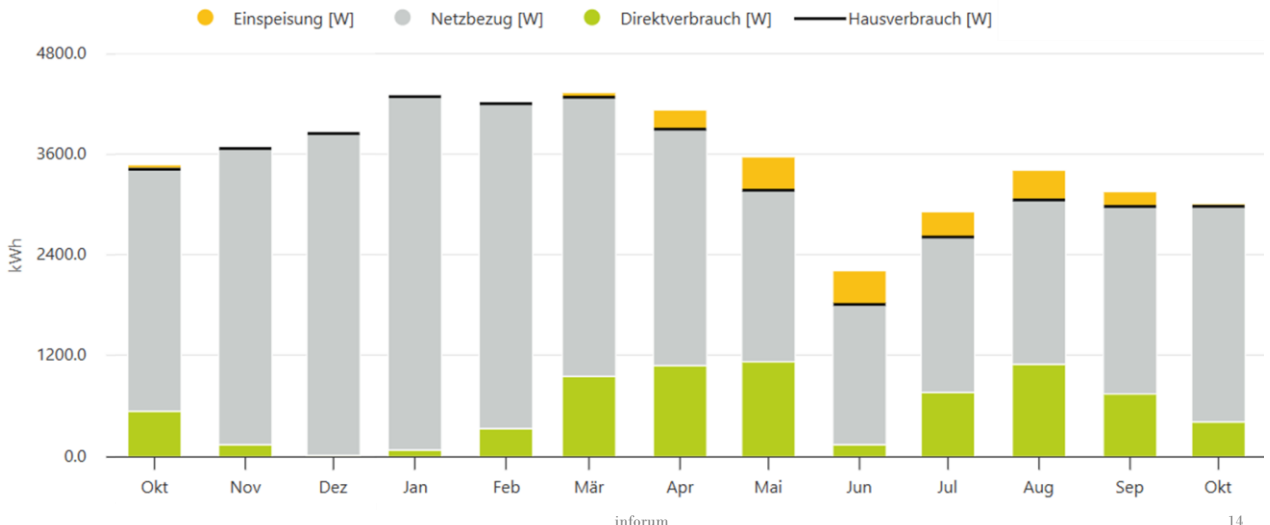
Etwas mehr als ein Jahr ist es jetzt her, dass wir unsere neue Solaranlage auf unserem Hallendach in Betrieb nehmen konnten. Knapp 15.000€ hat die 60m² große Anlage gekostet – maximal erzeugen kann sie 11,2 kWp. Aber was heißt das konkret für den Verein? Zeit für eine kleine Datenanalyse mit Zwischenfazit und Blick nach vorn: Wie viel Geld konnten wir mit ihr über die letzten Monate einsparen? Wo hat die Anlage noch Potenzial?

Um die Daten besser vergleichbar zu machen, werten wir sie für 12 Monate, zwischen 10/24 und 10/25 aus: Insgesamt hat die Anlage in diesem Zeitraum 9900kWh Strom erzeugt. Davon wurden 78% (7760kWh) direkt auf unserem Vereinsgelände verbraucht – 2150kWh, also ungefähr 12%, wurden in das öffentliche Stromnetz eingespeist.



Foto: Jan-Frederik Uhlenkamp

Die tatsächlich erzeugte Strommenge sollte allerdings noch etwas höher liegen, da im Juni und Juli durch einen Fehler im Stromzähler der direkt verbrauchte Strom teilweise nicht erfasst werden konnte. Aber auch ohne diesen Teil ergibt sich bereits einiges an Ersparnis: Wenn wir einen Strompreis von 28 Cent zugrunde legen, haben wir im letzten Jahr bereits 2170€ Stromkosten gespart. Zusätzlich kommen wir auf 140€ Einspeisevergütung (bei einer Vergütung von 0,07€ pro kWh).

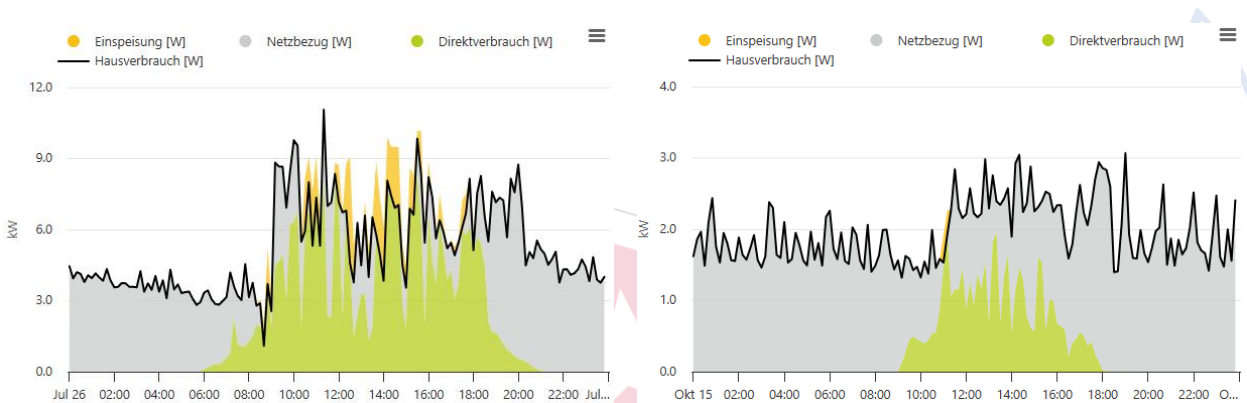




WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

Ein Jahr Strom vom WYC Hallendach direkt in die Bordbatterie

Da nur unvollständige Daten für Juni und Juli vorliegen, bilden die Monate Mai (1516kWh) und August (1448kWh) die bislang ertragsreichsten Monate. Der Dezember bildet mit lediglich 10kWh das Schlusslicht. Während die Anlage im Mai 35% des gesamten Strombedarfs des Vereins decken konnte, war dies im Dezember lediglich zu 0,2% der Fall.



Stromverbrauch (grau) und erzeugter Strom (grün/gelb) im Portal unserer Anlage im Juli (links) und Oktober (rechts). Darstellung: Jan-Frederik Uhlenkamp, KOSTAL Solar Electric GmbH

Wenn man diese Daten zugrunde legt, zeigt sich bereits, dass sich die Investition innerhalb weniger Jahre amortisieren dürfte. Und der Vorstand möchte mittelfristig das Potenzial noch weiter ausheben – so kann die Anlage problemlos auf maximal 30kWp aufgerüstet und zusätzlich ein Stromspeicher installiert werden.

Ein Blick auf exemplarische Tagesverläufe veranschaulicht wie diese beiden Aufrüstungsoptionen zu Einsparnissen führen können. Links ist ein typischer Tagesverlauf im Juli zusehen. Die erzeugte Energie wird in den Sonnenstunden annähernd komplett direkt im Verein verbraucht. Gleichzeitig ist der eigene Bedarf während der Sonnenstunden nicht viel höher, als das was erzeugt werden kann. Zusätzliche Module würden in diesem Fall zu einer höheren Einspeisung, aber zu kaum erhöhtem Direktverbrauch führen. Anders sieht das an einem exemplarischen Herbst- bzw. Frühlingstag aus (rechts). Hier kann der eigene Stromverbrauch während der Sonnenstunden nur zur Hälfte von eigener Erzeugung getragen werden. Hier wäre eine Erweiterung der Kapazität also sehr sinnvoll.

Mehr PV-Module: Größter Nutzen in Frühling und Herbst

Eine Erweiterung der Anlage auf beispielsweise 20–30 kWp würde deshalb vor allem in Übergangszeiten Vorteile bringen. Gerade im Frühjahr und Herbst entstehen oft Situationen, in denen die Sonne zwar scheint, aber die aktuelle Anlagengröße nicht ausreicht, um den gesamten Vereinsverbrauch abzudecken.



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

Ein Jahr Strom vom WYC Hallendach direkt in die Bordbatterie

Zusätzliche Module würden also vor allem den tagsüber nötigen Netzbezug reduzieren und dadurch 28 Cent/kWh einsparen. Im Sommer dagegen wäre der Effekt deutlich geringer, weil bereits heute an vielen Tagen mehr Strom erzeugt, als im Verein verbraucht wird. Dieser zusätzliche Strom ginge ohne Speicher zu 7 Cent ins Netz – wirtschaftlich also kaum relevant.

Stromspeicher: Größter Nutzen im Sommer

Ein Speicher adressiert genau dieses Sommerproblem. Statt überschüssige Energie billig einzuspeisen, könnte sie nachts zur Deckung der Grundlast genutzt werden. Der finanzielle Effekt liegt dann nicht bei 7 Cent Vergütung, sondern bei 28 Cent eingesparter Stromkosten – also mehr als das Vierfache. Gerade im Juni, Juli und August könnten Speicher schnell gefüllt werden und viele Kilowattstunden zusätzlich in den Eigenverbrauch überführen.

Da das im Moment aber noch relativ selten geschieht sähe eine optimale Strategie, Stand jetzt, so aus, dass erst die Anlage erweitert und erst dann ein Speicher eingebaut wird. Denn ein Speicher bringt besonders dann etwas, wenn regelmäßig Überschüsse entstehen.

Es bleibt spannend und wir halten euch gerne weiter auf dem Laufenden!

Jan-Frederik Uhlenkamp



Fotos: Jan-Frederik Uhlenkamp



WESER YACHT CLUB BREMEN E. V

In der Elternzeit auf eigenem Kiel nach Portugal

Mit einem 9 Monate alten Leichtmatrosen Europas Westküste erkunden

Yacht: SY „Turtur“, eine Hanseat 35
Skipper*In: Jan-Frederik Uhlenkamp, Jacky Schüßler
Vorschoter: Lian Uhlenkamp

Den Traum einmal auf große Reise zu gehen, kennen wahrscheinlich viele. Blaues Wasser unter dem eigenen Kiel, das mal nicht auf –priiel, –gatt oder –gründe endet. Wir haben uns häufig gefragt, wann dafür der richtige Moment ist. Auf „die perfekte Gelegenheit“ kann man schließlich lange warten – und fertig ausgerüstet ist die Blauwasseryacht auch nie. Wir hatten als Paar schon lange mal vor für längere Zeit die Leinen los zu werfen und unsere Turtur in ihr natürliches Habitat zu überführen. Viel zu viele Stunden, Wochen, Jahre sind in unser Boot geflossen, um das große Abenteuer mit ihr auszulassen. In unserem Alter kommt dann manchmal noch das Kinderthema dazu – und damit die Frage, ob das große Segelabenteuer in absehbarer Zeit auch zu dritt realisierbar ist. Kann man mit einem Kleinkind überhaupt segeln gehen? Werden Babies seekrank? Unzählige Fragen, zu denen man mindestens genauso viele unterschiedliche Antworten bekommt, wie die segelnden Eltern und Kinder unterschiedlich sind. Wir haben beschlossen die Elternzeit zu nutzen und es auszuprobieren.

Die Idee

Bislang haben wir es in unseren Segelurlauben selten geschafft an unser Ziel zu kommen. 2022 wollten wir nach Norwegen segeln und sind wetterbedingt in Dänemark gestrandet. Ein Jahr später stand England auf dem Plan und wir mussten nach 2 Wochen strammen Westwinds einsehen, dass wir über die Niederlande nicht hinauskommen werden. So haben wir uns dieses Mal vorgenommen kein festes Ziel vor Augen zu haben, sondern uns je nach Wetter und Seediensttauglichkeit des Nachwuchses



In Elternzeit mit Segelboot Turtur auf großer Fahrt: Lian, Jacky und Frederik (v.l.), Foto: Jan-Frederik Uhlenkamp



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

In der Elternzeit auf eigenem Kiel nach Portugal

die europäische Küste entlang treiben zu lassen. Die angemeldete Elternzeit gibt uns ein Jahr Zeit irgendwo hin zu fahren, wo man idealerweise relativ warm überwintern und im Frühjahr wieder zurückfahren kann.

Die Erwartungen

Natürlich haben wir vor der Reise einige mehr oder weniger konkrete Vorstellungen von unserer Zeit auf dem Wasser. Da sind die größeren Dinge, wie der Wunsch den Mühen der Arbeit ein Stück weit zu entkommen und erinnerungswerte Momente erleben zu dürfen. Häufig sind es ja Momente der Ängstlichkeit und der Überwindung – ein über sich hinauswachsen, die eine Reise zum Abenteuer machen. Und wir hoffen, dass das auch mit einem kleinen Leichtmatrosen an Bord noch möglich ist. Gleichzeitig möchten wir die ersten Monate in Lians Leben so intensiv wie möglich miterleben und begleiten, um ihm eine gute Grundlage fürs Leben mitzugeben.

Aber es sind natürlich auch die guten alten klischeehaften Dinge, die uns triggern – blaues klares Wasser unterm Kiel zu haben. Atlantikdünung statt Nordseewelle. Delfine am Bugkorb. Endlich mal das Leichtwindsegel auspacken. In lokale (Segler)-Communities eintauchen und

andere segelnde Familien kennenlernen. Ach ja – und Frederik hat sich vorgenommen seine Doktorarbeit zu schreiben – vornehmen kann man es sich ja mal.

Vorbereitungen für das Segeln mit Baby

Als wir Turtur im Winter 2025 vor uns auf dem Trailer stehen sehen, will noch keiner von uns beiden daran denken, wie realistisch es ist in ihrem Zustand im Sommer mit ihr Richtung Atlantik aufzubrechen. Von einem missglückten Slipmanöver klafft ein riesiges Loch in ihrer Bordwand. Der Motor leckt literweise Diesel, der sich in der Motorbilge mit diversen Tropfen Motoröl vereint. Turtur muss kindersicher werden. Es braucht neue Matratzen und eine Dieselheizung. Die Geber für Logge und Wind funktionieren nicht. Wohnung und Auto werden untervermietet und



Anfang März klafft noch ein markantes Loch im Rumpf, Foto: Jan-Frederik Uhlenkamp



Anfang Juli geht es dann endlich los, Foto: Jan-Frederik Uhlenkamp



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

In der Elternzeit auf eigenem Kiel nach Portugal

und müssen dafür ausgeräumt und vorbereitet werden. Und die Liste geht endlos weiter. Die Monate scheinen vorbei zu fliegen, ohne dass die Baustellen weniger werden. Aber Dank Jackys solider Planung, Frederiks Schmerzlosigkeit, einem umgänglichen Lian und nicht zuletzt dank der Hilfe vieler Vereinskamerad*innen - schaffen wir es irgendwie Stück für Stück die To-Do-Liste schrumpfen zu lassen. Anfang Juni hält uns nur noch eine fehlende Einspritzpumpe vom Ablegen ab – kleinere Baustellen können schließlich auch unterwegs erledigt werden. Aber ausgerechnet für diese „Operation am offenen Herzen“ brauchen wir ein bisschen Unterstützung. Als ein spontaner Einbauversuch mit Hilfe eines befreundeten KFZ-Meisters dann erfolgreich verläuft, kennt die Freude keine Grenzen – und so beschließen wir direkt am nächsten Morgen aufzubrechen.

Die Reise

Nach dem etwas überhasteten Aufbruch überführt Frederik Turtur zunächst mit zwei Freunden über die Nordsee an die Ems. Dort springen Jacky und Lian zwei Tage später auf – und so starten wir am 11. Juli in unser bislang größtes Segelvorhaben.

Die ersten Wochen der Reise verbringen wir auf den niederländischen Kanälen, und nutzen sie, um Turtur in jeder Hinsicht kindgerechter zu machen. Dazu zählt das obligatorische Relingsnetz, um zu verhindern, dass das übermütige Kind (oder Dinge in der Hand eines übermütigen Kindes) den Weg über Bord finden. Außerdem legen wir uns ein Klettergeschirr zu, mit dem sich Lian im Cockpit angepickt bewegen kann. Für Manöver, die beide Elternteile erfordern, thront unser Baby-Autositz auf der Cockpit-Bank. Der ist insbesondere praktisch, weil wir ihn auch im Mietwagen nutzen können.



Bewährtes Baby-Bordequipment auf Turtur, Fotos: Jan-Frederik Uhlenkamp



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

In der Elternzeit auf eigenem Kiel nach Portugal

Innen haben wir für Lian die Vorkoje zum Kinderzimmer erkoren und mit Netzen gegen Rausfallen sowie Wimmelbildtapete gegen Langeweile gesichert. Als Sitzmöglichkeit hat sich nach einigem Ausprobieren ein IKEA Hochstuhl bewährt. Mobil sind wir mit unseren zwei Klapprädern und einem Fahrradanhänger, der dankenswerterweise exakt in unsere große Backskiste passt. An den Geräteträger kommt noch die obligatorische Babyschaukel – fertig ist die schwimmende Kinderstube!



Schnell hat sich Lian wegen des schaukelnden Bodens vom Laufen auf das Klettern verlegt, Fotos: Jan-Frederik Uhlenkamp

dem Ijsselmeer, dass Babies durchaus seekrank werden können, warten tagelang auf defekte Hubbrücken, erledigen diverse Reparaturen und decken uns nochmal mit Ersatzteilen ein. Der Test wurde zum Glück bestanden. Und so geht es nach 33 Tagen für Lian das erste Mal auf die offene See. Wir hangeln uns in Tagesetappen weiter die Küste entlang. Gleich hinter der französischen Grenze in Dünnkirchen wird uns eindrücklich dargelegt, dass wir etwas auf die Tube drücken sollten, wenn wir über die Biskaya fahren wollen. Und so nehmen wir uns ein Herz und starten früher als erhofft in unsere erste Über-Nachtfahrt mit Lian.

Die Zeit in den Niederlanden war in vielerlei Hinsicht Gold wert. Auch weil wir die Kanäle in und um Friesland bereits kennen, war dies der ideale Ort, um in den Bordalltag mit Lian hineinzuwachsen und herauszufinden ob es überhaupt Sinn macht, uns ein Jahr lang auf engstem Raum den Elementen und unseren Launen auszuliefern. Wir erfahren direkt bei unserem ersten Segeltag auf



Liegeplätze direkt im Kanal in Friesland waren immer ein Highlight, Fotos: Jan-Frederik Uhlenkamp



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

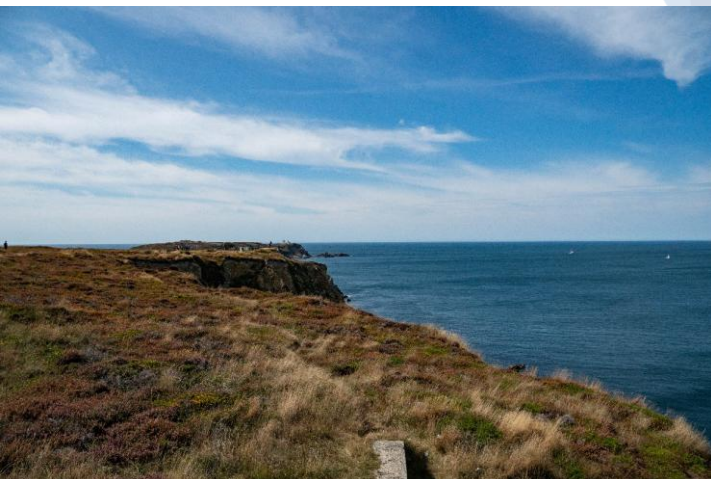
In der Elternzeit auf eigenem Kiel nach Portugal



Die Herausforderung auf Passage Lian zu beschäftigen: Lesen und an der Schotwinde kurbeln waren Dauerbrenner - unter Deck geht es bei Seegang aber meist nicht lange gut. Fotos: Jan-Frederik Uhlenkamp



Ein starker Ostwind schiebt uns die 187 Meilen von Dünnkirchen nach Cherbourg und beschert uns leider eine sehr unangenehme, achterliche, tidenverstärkte Hack-Welle. Seegang, der einen nicht schlafen lässt, kombiniert mit einem flügge werdenden Kleinkind war leider eine Erfahrung zum Abgewöhnen. Ein Umstand, der uns - gepaart mit den teilweise recht herausfordernden Kaps und Stromschnellen im Ärmelkanal - in Zukunft noch mehr in die Wetter- und Gezeitenplanung gucken lassen wird. Und so sind wir heilfroh, am 18.08. Cherbourg zu erreichen und unter den wachsamem Augen Napoleons in ein wohlverdientes Schokocroissant zu beißen. Dort lecken wir uns ein paar Tage die Wunden, und nutzen dann die weiter anhaltenden Ostwinde, um über die Kanalinsel Guernsey mit einem weiteren langen Schlag in die Bretagne zu kommen. Hier wollen wir auf ein günstiges Wetterfenster für die Biskaya-Überfahrt warten. Und so kommt es wie bestellt, dass sich die Ostwindlage mit dem Tag unserer Ankunft auflöst und uns vier Wochen Sturmtiefs die Zeit verschaffen mit dem Bus oder einem Mietauto das Hinterland der Bretagne zu erkunden.





WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

In der Elternzeit auf eigenem Kiel nach Portugal

Am 23.09. ist es dann endlich so weit. Die Überquerung der Biskaya ist wohl die Etappe vor der wir am meisten Respekt hatten. Knapp drei Tage planen wir von Audierne nach A Coruña. Drei Tage und Nächte in denen wir hoffentlich eine gute Balance finden, um nicht seekrank zu werden und abwechselnd genug Schlaf finden, damit wir immer die nötige Hand bei Lian haben. Immerhin verspricht die Wettervorhersage guten achterlichen Wind und niedrige Wellen... Zumindest bis vor die spanische Küste. Und so freuen wir uns, dass uns zum Start einen ganzen Tag lang immer wieder Delfine begleiten und uns ein gutes Gefühl für die anstehenden Meilen geben.



Highlight Biskaya-Überquerung: Wir verlassen Audierne (Bretagne) mit unserem Buddy-Boot „Jöke“, bekommen einen Tag Gesellschaft von Delfinen und haben Glück mit den Bedingungen – erst vor der spanischen Küste wird es ruppig., Fotos: Jan-Frederik Uhlenkamp

Nach 2 Tagen und 20 Stunden Überfahrt kommen wir nachts sehr müde, aber auch super euphorisch und stolz es geschafft zu haben, in A Coruña an. Die Stadt begrüßt uns mit Sonnenschein, herzlichen Menschen, vielen Spielplätzen, Tapas und Musik, sodass wir uns schnell von den Strapazen der Überfahrt erholen können. Ab hier wird uns eine neue Herausforderung begleiten. Kaps und Gezeitenstrom werden von den bekannten iberischen Orcas abgelöst. Das merken wir hautnah, zunächst aus Erzählungen von betroffenen Stegnachbarn. Später geraten wir in Portugal selber in eine brenzlige Situation.

Trotzdem gehören die Etappen in Nordspanien zu den schönsten der Reise. Hier erstrecken sich die Rias – eine Art spanischer Fjordlandschaft – die mit ihren vielen kleinen Fischerdörfern, Ankerbuchten und Delfinschulen ein ideales Segelparadies ist.



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

In der Elternzeit auf eigenem Kiel nach Portugal

Ganz anders die portugiesische Küste. Mit dem Grenzfluss werden die galizischen Felsen von langgestreckten Sandstränden abgelöst. Der Kurs könnte ab hier für Tage auf 180° eingestellt werden – eine Küste wie ein Lineal – mit gerade so vielen Anlege- und Ankermöglichkeiten, dass man sie in Tagesetappen abfahren kann. Zu den Orcas kommen hier diverse Fischerbojen, die einen insbesondere in küstennahen Gewässern des Öfteren den Atem anhalten lassen. Trotzdem ist die Küste recht abwechslungsreich – wir genießen ein paar Tage in Porto, stranden wetterbedingt für drei Wochen in Nazaré und hangeln uns Stück für Stück die Küste runter. Am 23.11. schmeißen wir endlich den Anker. Nach knapp 1.770 Seemeilen haben wir es geschafft und blicken das erste Mal auf die markanten roten Felsen der Algarve. Hier bleiben wir über den Winter, um im Frühjahr den Weg zurück anzutreten.



Portugal faszinierte mit seiner abwechslungsreichen, aber sehr gerade Küste und tollen Küstenstädten (wie hier Porto). Fotos: Jan-Frederik Uhlenkamp

Fazit - Was klappt gut, wo wird es schwierig?

Nach knapp fünf Monaten, 1.770 Seemeilen und unzähligen neuen Eindrücken ist es Zeit, einmal innezuhalten. Wir sitzen vor Anker an der Algarve, schauen auf rote Felsen, ruhiges Wasser und ein schlafendes Kind – und fragen uns: War das alles eine gute Idee? Die einzig richtige Antwort: Natürlich! Aber wie so oft beim Segeln und im Leben geht es auch etwas differenzierter.

Was erstaunlich gut funktioniert hat, ist unser jüngster Mitsegler. Lian hat die Reise mit einer Gelassenheit und Fröhlichkeit gemeistert, die uns oft selbst überrascht hat. Seekrankheit ist zwar ein Thema, aber blieb – wenn man ein paar Regeln befolgt – zumindest für ihn eher eine Randnotiz.



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

In der Elternzeit auf eigenem Kiel nach Portugal

Offenbar ist ein Baby mit guter Grundstimmung und flexiblen Schlafzeiten ein deutlich robusteres Crewmitglied als zwischenzeitlich befürchtet.

Auch organisatorisch waren wir gut aufgestellt. Alles, was Mobilität und Alltag an Land ermöglicht – Fahrräder, Anhänger, Kraxe – war Gold wert und hat maßgeblich dazu beigetragen, dass sich das Leben an Bord nicht wie ein dauerhafter Verzicht angefühlt hat. Fünf Monate zu dritt auf zehn Metern Boot haben zudem nicht zu den oft prophezeiten „Beziehungsschäden“ geführt – eher im Gegenteil. Wir sind als Team gewachsen, haben gelernt, uns noch besser abzusprechen und Prioritäten klarer zu setzen.



Und dann sind da natürlich die großen Meilensteine: die Über-Nachtfahrten mit Baby, die Überquerung der Biskaya, das Ankommen an der Algarve. Dinge, vor denen wir Respekt hatten – und natürlich weiterhin haben, aber die uns jetzt mit Stolz erfüllen.

Gleichzeitig wäre es unehrlich zu sagen, dass alles leicht war. Trotz doppelter Betreuungspower blieb wenig echte „Me-Time“. Jeder freie Moment wird entweder vom Kind, vom Boot oder den sich ziehenden Alltagsaufgaben beansprucht (wann erfindet jemand endlich die Bordspülmaschine?). Entspannung sucht man auf dieser Reise leider vergebens. Dazu kommt die permanente Aufmerksamkeit: Ein Boot ist kein kinder-

Sehr gute Mobilitäts-Kombination im Bordalltag: Fahrradanhänger und Kraxe, Fotos: Jan-Frederik Uhlenkamp

sicherer Ort. Überall lauern Ecken, Kanten, Leinen und Luken – und Lian ist mittlerweile schnell, neugierig und ausgesprochen erfinderisch. Keine Minute ohne wachsamem Auge. Und auch wenn Lian die Überfahrten erstaunlich gut wegsteckt – für die Eltern können längere Schläge, insbesondere bei suboptimalen Bedingungen, schnell sehr mühsam werden. Insbesondere wenn man Lians Schlafzeiten nicht nutzen kann, um selber zu schlafen, hat man relativ schnell ein ernstes Problem.

Was wir ebenfalls unterschätzt haben, ist die Einsamkeit. Zu dritt ist man zwar selten allein, aber Freunde und Familie fehlen trotzdem – besonders dann, wenn Schietwetter einen wochenlang in der Bretagne oder in Nazaré festsetzt.



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

In der Elternzeit auf eigenem Kiel nach Portugal

Das Leben spielt sich dann auf sehr engem Raum ab, während draußen der Wind heult und man sich fragt, ob die trockene, geräumige Wohnung nicht doch der viel bessere Ort wäre. Unterm Strich bleibt aber das Gefühl, zur richtigen Gelegenheit losgefahren zu sein. Nicht perfekt vorbereitet, nicht frei von Ungewissheit – aber offen genug, um unterwegs zu lernen. Segeln mit Baby ist kein Hindernis, sondern einfach eine andere Art zu reisen: langsamer, aufmerksamer, anstrengender, aber oft auch intensiver und immer noch recht abenteuerlich.

Und während wir hier auf den Winter warten und auf den Rückweg im Frühjahr blicken, wissen wir: Diese Reise wird uns lange begleiten. Nicht nur wegen der Meilen im Logbuch, sondern wegen der gemeinsamen Zeit – und wegen eines kleinen Menschen, für den das alles ganz selbstverständlich sein wird: Sein erstes großes Abenteuer.

Jan-Frederik Uhlenkamp





WESER YACHT CLUB BREMEN E. V

Brötchentüten Navigation

Back to the roots?

Nun mal ehrlich, wer kennt es überhaupt noch? Diese Methode der Navigation wurde weder in den Wassersportvereinen oder in den Sportbootschulen unterrichtet. Die Brötchentüten Navigation war ein inoffizieller analoger Vorläufer / Variante von Google Maps oder den sonst heute verwendeten elektronischen Navigationseinrichtungen. In den 80er / Anfang der 90er Jahre haben viele Bäckereien an der Küste ihre Brötchentüten nicht nur für Logo und ein bisschen Werbung genutzt, sondern dort kleine Stadtpläne / und auch Hinweise für den Wassersportler abgedruckt.

Dadurch hatten die Kunden nach dem Besuch beim Bäcker für den Rückweg eine Art Mini Navi in der Hand. Ja das gab es in der Zeit vor all dem elektronischen Helfern wirklich.

Nicht falsch verstehen, die heutigen „kleinen“ Helfer machen unseren Sport sicherlich einfacher und auch sicher, aber in der „guten alten Zeit“ nutzten wir die analogen Navigationsmittel doch auch sehr sicher oder etwa nicht? Wie haben wir vor 40 Jahren navigiert? Funkpeiler, Seekarten, Tidenkalender und Schleppplogge waren bei den Seeschiffen die Standardausrüstung und zuverlässige Helfer bei der Navigation in Küstennähe.

Die elektronischen Navigationsgeräte von heute sehen jedoch komplett anders aus. Laptop, Kartenplotter, AIS, Radar und Satellitentelefon sind in der Sportschiffahrt wichtige Instrumente bei der Navigation. Je nach Fahrtgebiet besteht die Ausrüstung aus entsprechenden Instrumenten und Helfern. In modernen Yachten sind bereits häufig mehr als 1 km Kabel für die Handhabung des Bootes und für die Navigation verbaut.

Doch wie sicher sind diese technischen Hilfsmittel und was sollte der verantwortungsvolle Skipper beachten?

Seit einigen Jahren wird immer wieder von Wassersportlern aber von Kapitänen der Berufsschiffahrt berichtet, dass es temporäre Probleme mit den GPS gestützten Geräten gab. Segler, die in diesem Jahr aus Gebieten der östlichen Ostsee kamen und auch Vereinskollegen berichteten von zum Teil komplettem Ausfall der GPS gestützten technischen Einrichtungen an Bord. Diese Störungen können viele natürliche Ursachen haben, jedoch gibt und gab es Hinweise, dass es auch bewusste technische Störungen des GPS durch „**Jamming**“ geben soll.



WESER YACHT CLUB BREMEN E. V

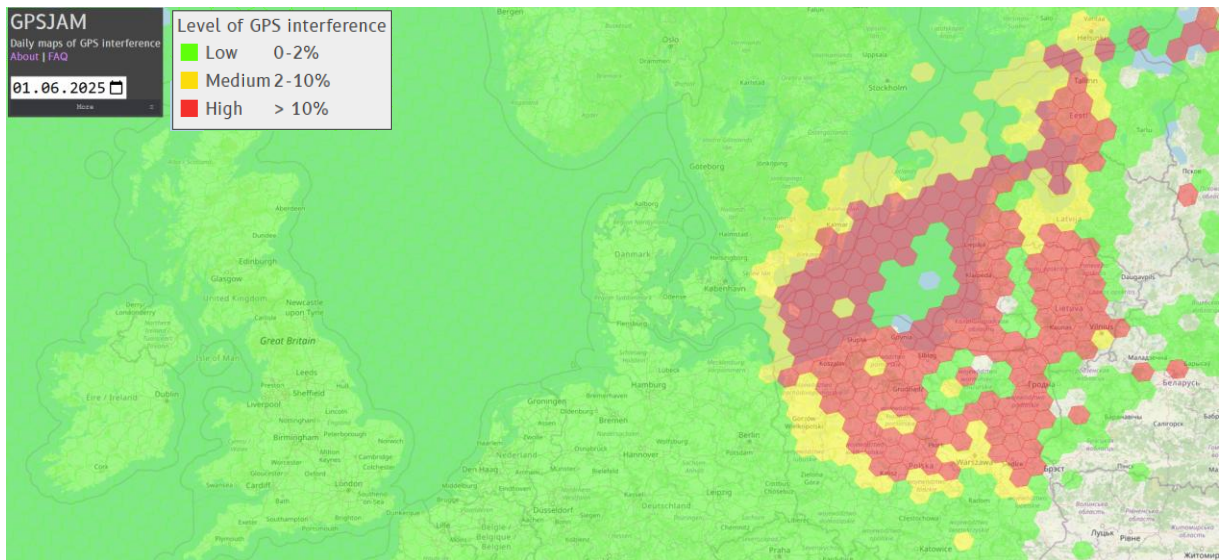
Back to the roots?

Was ist Jamming?

In der Zeitschrift Yacht wurde nachfolgende Definition dazu veröffentlicht.

„Stören leicht gemacht

Die einfachste Variante ist das sogenannte Jamming. Dabei wird das Satellitensignal durch einen Störsender sozusagen übertönt. Das Navigations-Gerät empfängt nur noch starkes Rauschen und kann das korrekte Satellitensignal nicht mehr herausfiltern. Der Effekt für das Gerät ist derselbe, als ob das Satellitensignal abgeschirmt würde, dementsprechend zeigen die Empfänger auch eine schwache Signalstärke an oder verlieren den Kontakt zum Satelliten vollständig. Befindet sich der Empfänger im Grenzbereich des Störsenders, kann es auch zu Positionsfehlern von mehreren hundert Metern und plötzlichen Änderungen der Geschwindigkeitsanzeige kommen. Das zumindest hat eine von der norwegischen Marine unterstützte Untersuchung gezeigt.“



Am 01.06. gab es großflächige GPS-Störungen, die weite Teile der Ostsee, sowie die polnische, baltische und russische Küste betrafen. Foto: Screenshot/gpsjam.org



WESER YACHT CLUB BREMEN E. V

Back to the roots?

Welche elektronischen Satellitengestützte Systeme gibt es eigentlich?

Nachfolgend die Systeme die weltweit im Einsatz sind.

Derzeit gibt es globale Satellitennavigationssysteme (GNSS) wie GPS (USA), GLONASS (Russland), Galileo (EU) und Beidou (China), die zur Positionsbestimmung dienen. Daneben existieren regionale Systeme wie das indische IRNSS und das japanische QZSS sowie SBAS-Systeme (Satellite Based Augmentation Systems) wie EGNOS und WAAS zur Erhöhung der Genauigkeit.

Die am häufigsten Elektronischen Systeme in unseren Fahrgebieten ist das GPS sowie das Glonass-System.

Alternative Möglichkeiten:

Es gibt bereits einige Anwender in der Sportschiffahrt, die mittels kleiner technischer Helfer (z.B. Garmin GLO2 Glonass und GPS-Sensor) beide Systeme sowohl das Glonass als auch das GPS nutzen. Dadurch besteht die Möglichkeit, dass die Interferenzen der Systeme ausgeglichen werden.

Wie sicher ist also für uns Hobby-Nautiker unsere Navigation in diesen Zeiten?

Was empfehlen die Fachleute und was bedeutet das für unsere Navigation / Reisen?

In diversen Medien unter anderem in der Tagesschau vom 27.07.25 wurde über das Thema berichtet: Für die Östliche Ostsee gibt es diverse Berichte zu Problemen mit elektronischen Navigationsgeräten die zu gefährlichen Situationen geführt haben. Für die Nordsee oder die flussnahen Bereiche sind derartige Störungen nicht oder nur in wenigen Fällen dokumentiert / bekannt geworden.

Was können wir also tun, um unseren schönen Sport sicher nachzugehen?

Greifen wir wieder auf die Brötchentüte zurück, oder nutzen weiterhin die „kleinen elektronischen Helfer“?



WESER YACHT CLUB BREMEN E. V

Back to the roots?

Die Mischung macht es, wir nutzten bei unserem Törn in der Ostsee in diesem Jahr neben der elektronischen Seekarte auch die Papierseekarten für unsere Seereisen. Regelmäßige Standort Erfassung der Position und deren Übertrag minimierten das Risiko einer fehlerhaften Positionserfassung. Doch was habe ich daraus für mich gelernt? Wie sicher ist der Wassersport noch und wie kann ich ohne redundante technische Navigationseinrichtungen mich sicher auf dem Wasser bewegen?

Erhöhtes Bewusstsein wird empfohlen!!

An Seefahrer appelliert die schwedische Schifffahrtsbehörde daher derzeit, bei der Navigation besonders wachsam zu sein und gibt Empfehlungen für sicheres Navigieren auf See: So wird geraten, digitale Karten nicht isoliert zu verwenden, sondern durch alternative Navigationsmethoden wie Radar, Kompass oder visuelle Peilungen zu ergänzen. Regelmäßige manuelle Kontrollen trügen entscheidend zur sicheren Navigation bei.

Unverzichtbar sei zudem das Mitführen aktueller Papierseekarten, um im Notfall die Position auch ohne elektronische Hilfsmittel bestimmen zu können. Darüber hinaus sollte man sich regelmäßig über aktuelle Navigationswarnungen informieren, entweder über UKW-Funk oder direkt auf der Website der Behörde.

Gerade für Freizeitkapitäne, die sich häufig auf digitale Kartensysteme oder Apps verlassen, ist das Vertrauen in die Technik aktuell ein Risiko. Ein Umdenken in der Navigation ist aktuell wichtig wie lange nicht - weg von der ausschließlichen Technikabhängigkeit hin zu mehr klassischer Navigation.



WESER YACHT CLUB BREMEN E. V

Back to the roots?

Rückkehr der terrestrischen Navigation

Die Gefahr von Störungen der satellitengestützten Navigationssysteme wird nicht nur in der Seefahrt seit Jahren diskutiert. An der Suche nach Alternativen ist unter anderem das Deutsche Zentrum für Luft und Raumfahrt (DLR) beteiligt. Gemeinsam mit Partnern aus Norwegen, Polen und Schweden wurde von 2017 bis 2021 ein Pilotversuch des sogenannten Range-Mode, oder R-Mode-Systems, auf der Ostsee durchgeführt. Die Idee dahinter: Man statt bereits vorhandene, landgestützte Korrektursender für das DGPS-System und AIS-Bodenstationen mit zusätzlicher Technik aus, sodass ein Signal zur Entfernungsmessung übertragen wird. Parallel dazu werden die Schiffe mit entsprechenden Empfangsanlagen zur Auswertung ausgerüstet. Je nach Frequenzbereich sollen sich damit Reichweiten zwischen 40 und 300 Kilometern erreichen lassen. Für eine Positionsbestimmung muss das Schiff mindestens vier Sendestationen gleichzeitig empfangen können, was laut der Studie auf den Hauptschiffahrtslinien der Ostsee kein großes Problem ist.



Das Range-Mode genannte terrestrische Navigationssystem soll die Sender des DGPS-Systems und UKW-Seefunksender nutzen, es kann Positionsgenauigkeiten zwischen 10 und 60 Metern liefern, Foto:

Screenshot/interreg-baltic.eu



WESER YACHT CLUB BREMEN E. V

Back to the roots?

Die in den Versuchen ermittelte Positionsgenauigkeit lag zwischen 10 und 60 Metern und hängt unter anderem von den Wetterbedingungen und der Jahreszeit ab. Wann ein R-Mode-System zur Navigation genutzt werden könnte, ist allerdings unklar. Neben der technischen Umsetzung gibt bürokratische Hürden. Die verwendeten DGPS- und UKW-Sender gehören zur international einheitlichen Navigations-Infrastruktur. Jegliche Änderung oder Erweiterung der Anlagen muss von den Schifffahrts- und Luftfahrtorganisationen IMO und IALA abgesegnet werden. Ein komplizierter und langwieriger Prozess, daher geht man davon aus, dass die Standards frühestens 2027 festgelegt sind. Anschließend könnte der Aufbau des Systems starten.

Sind also Seereisen in der Zukunft weiter sicher, oder müssen wir darauf verzichten?

Meiner Meinung nach ist die Sportschifffahrt weiterhin sicher. Es gibt eine verstärkte Präsenz von Marine, Küstenwache und dem Grenzschutz, das erhöht tendenziell die Sicherheit für alle Seefahrer. Wichtig ist, aktuelle Sicherheitsinformationen einzuholen, Funkausrüstung parat zu haben und im Zweifel Anweisungen der Behörden zu beachten.

Thorsten Link



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

Schöner Wohnen – Vereinsheim-Edition

Marterpfahl

Assoziationen an einen „Marterpfahl“ mögen beim Blick auf den neuen Infopfahl vor dem WYC-Vereinshaus „aufkommen“. Western-Fans denken vielleicht in solchen Bahnen. Spaß bei Seite. Tatsächlich ist der optisch gelungene Wegweiser nicht nur ein Blickfang, sondern gibt auch, gerade für Gastlieger, wichtige Informationen. Wo sind Müllstation oder die Leihfahrräder zu finden? Wo geht es in die „City“ Lemwerder oder zur Fähre nach Vegesack? Sven Haanstra und Vorsitzender Andreas Bunn zeigt die Aufnahme beim Montieren des Wegweiser-Pfahls im Sommer. Für den Ideen-Reichtum scheint es im positiven Sinne keine Grenzen zu geben.

Peter Kratzmann

Seekarten an den Wänden des Vereinshauses

Altes Seekarten-Werk macht sich gut an Wänden. Auch im Vereinshaus des WYC in Lemwerder. Sven Haanstra fand die alten Karten im Büro von Thomas Lösch. Ein Rahmen wurde besorgt und nun hängt die Karte an den Vereinshaus Wänden und lässt so manchen einmal verweilen und schauen. Inzwischen ist das Büro entkernt worden. Neuer Boden mit Fliesen und eine Sanierung mit neuen Zuleitungen usw. laufen über die Wintermonate. Dank der fleißigen Helfern im Hintergrund konnte alles gemeinschaftlich erledigt werden.

Peter Kratzmann



Andreas und Sven gründen den neuen „Marterpfahl“ vor unserem Vereinsheim



Vereinsheimwart Sven Haanstra nimmt Maß
Foto: Peter Kratzmann



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

Hydrografisches Schiff für Indonesische Marine

Stege im WYC Bremen mussten weichen / Neubau nun im nassen Element

Im Dezember 2023 fand die Kiellegung für das erste gemeinsame Projekt von Abeking & Rasmussen und Fassmer statt: ein 105 Meter langes hochseetaugliches hydrografisches Forschungsschiff (BHO) zu bauen. Das war der Auftrag. In der Werkshalle am Yachthafen des Weser Yachtclubs werde gewerkelt. Doch sehen konnte man nie etwas von dem Neubau. Die Halle blieb immer geschlossen. In den letzten Wochen kam allerdings Leben in das Projekt. Mit dem letzten Kranen bzw. Slippen gingen noch im Wasser liegenden Sportboote der Vereinsmitglieder an Land bzw. in die Winterpause. Damit war der Weg für die Werftmitarbeiter frei, die einmal mehr den Weser- und Ochtum-Steg entfernten bzw. ein Stück an die Kaimauer versetzten. Dazu mussten die Dalben gezogen und zum Teil umgesetzt werden.

Der Ponton mit dem der Neubau aus der Halle in das Hafenbecken befördert wurde, folgte dann kurz nach dem letzten Slipstermin. Verzögerte sich aber zeitlich, weil Sturmausläufer das Projekt behinderten. Dann aber gelang es. Der Neubau wurde auf das Ponton gezogen, blieb dafür stehend vorerst noch im Hafen, um dann andernorts endausgebaut zu werden.



Die Steganlage am Weser Yacht Club musste zum Stichtag wieder weichen.

Fotos: Peter Kratzmann

Das Projekt war der Folgeauftrag auf die erfolgreiche Lieferung von zwei Minenjagdbooten (MHV60) an die indonesische Marine durch A&R. Im BHO-Projekt übernahm A&R die Rolle des Generalunternehmers – verantwortlich für Lieferung, lokalen Wertschöpfungsanteil und Technologietransfer – während Fassmer seine Expertise in Konstruktion und Bau eingebracht hat. So wird es auf der eigenen Internetseite beschrieben.



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

Hydrografisches Schiff für Indonesische Marine (2) Stege im WYC Bremen mussten weichen / Neubau nun im nassen Element

Als dediziertes Forschungsschiff wird das BHO die Such- und Rettungsfähigkeiten (SAR) in indonesischen und internationalen Gewässern erweitern. Das Schiff wird von der indonesischen Marine unter dem Institut für Hydrographie, Bantu Hidro Oseanografi, betrieben. Von Werftseite wird dazu auf der eigenen Homepage beschrieben, dass die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen den familiengeführten Werften A&R und Fassmer eine starke Basis für eine dauerhafte Partnerschaft zur Erfüllung globaler Anforderungen sein wird.

Hintergrund: Es ist bereits das zweite Projekt von Abeking & Rasmussen für die indonesische Marine. „Mit dem Projekt des Hydro-Ozeanografie-Forschungsschiffs haben wir nicht nur den Bau eines neuen Schiffstyps begonnen, sondern auch eine große Kooperation mit der indonesischen Industrie gestartet, um den lokalen Wertschöpfungsanteil erheblich zu steigern. Gemeinsam mit unseren Partnern Fassmer, PT Palindo und ANK haben wir den Rumpfbau und die Teil-Ausrüstung dieses Schiffes in Indonesien organisiert“, das schreibt Ilija Ivenitski, Senior der Projektmanager Marineabteilung im Artikel der Werft-Homepage.



Die MHV60 verlässt die Werfthallen von A&R, Fotos: Leon Emden



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

Hydrografisches Schiff für Indonesische Marine (3)

Stege im WYC Bremen mussten weichen / Neubau nun im nassen Element

Obwohl der Aufwand aus Sicht Außenstehender hoch ausfällt, jedesmal den Yachthafen „zu zerlegen“ und dann wieder neu aufzubauen, ist dies im Rahmen eines solchen Projektes eher ein kleiner Posten in der Portokasse.

Peter Kratzmann



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

Segel-Saison 2025 Segelregatten beim WYC Bremen

Das Regattajahr 2025 beim WYC Bremen hatte alles zu bieten – nur leider nicht immer Wind.

Los ging es eher gemütlich. Bei der ersten Feierabendregatta fanden sich gerade einmal drei Boote an der Startlinie ein. Trotzdem ließen wir uns die Laune nicht verderben und nutzten den Auftakt, um entspannt in die Saison zu kommen.



Fotos: Stefan Eilers

Ein besonderes Highlight im Jahresverlauf war der **LemwerderCup**. Zum ersten Mal führte die **Monas KV** bei uns ihre Ranglistenfahrt durch. Leider kamen die erforderlichen **zehn Boote** nicht ganz zusammen, sodass die Ranglistenwertung am Ende nicht zustande kam. Das tat der Stimmung jedoch keinen Abbruch. Wir erlebten trotzdem ein schönes Regattawochenende mit spannenden Wettfahrten und guter Atmosphäre. Außerdem konnten unsere **revierbeherrschenden Weser-Segler** den Monas-Fahrern eindrucksvoll zeigen, dass Wettervorhersagen auf der Weser eher als grobe Empfehlung zu verstehen sind.

Im Laufe des Jahres nahm das Interesse dann spürbar zu. Der absolute Höhepunkt war die letzte Regatta des Jahres, unsere legendäre **Eisarsch-Regatta**. Dank der neuen Strecke konnten wir hier stolze **16 Boote** begrüßen – ein tolles Zeichen dafür, dass sich die Änderungen gelohnt haben und die Regatta gut angekommen ist.

Ganz ohne Rückschläge ging es allerdings nicht, denn **vier Wettfahrten** mussten wir leider wegen kompletter Flaute absagen. So ist das Segeln eben – manchmal gewinnt der Wind, manchmal nicht. Unterm Strich war 2025 aber ein gelungenes Regattajahr mit einer klaren Steigerung zum Saisonende. Die gute Beteiligung bei der Eisarsch-Regatta macht Lust auf mehr und gibt Rückenwind für die Planung der kommenden Saison.

Also die Saison 2026 wird spannend!

Stefan Eilers



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

WYC macht weitere Schritte Richtung „Blaue Flagge“ Homepage mit neuer Umwelt-Unterseite

Der Weser Yacht Club Bremen arbeitet weiter engagiert daran, seinen Hafenbetrieb nachhaltiger, sicherer und umweltbewusster zu gestalten. Ein wichtiger Meilenstein auf diesem Weg ist nun erreicht: Auf unserer Vereinswebsite steht ab sofort eine neue Unterseite zur Verfügung, die umfassend über unser Umweltengagement informiert. Unter <https://wyc-bremen.de/umwelt/> finden Mitglieder und Gäste ab sofort alle relevanten Informationen rund um unsere Maßnahmen im Bereich Nachhaltigkeit, den verantwortungsvollen Hafenbetrieb sowie unseren Kurs in Richtung der international anerkannten „Blauen Flagge“.

Im Zuge dieser Weiterentwicklung wurde außerdem ein Notfallplan für den Hafen erarbeitet, der klare Abläufe und Verantwortlichkeiten im Ernstfall definiert und über die Website heruntergeladen werden kann. Ein weiterer wichtiger Schritt: Mit Andreas Bunn hat der Verein nun einen offiziell gewählten Umweltbeauftragten, der die Koordination der Umweltmaßnahmen übernimmt und den Prozess zur „Blauen Flagge“ federführend begleitet. Wir laden alle Mitglieder herzlich ein, sich auf der neuen Unterseite über unsere aktuellen Initiativen zu informieren. Gemeinsam möchten wir unseren Heimathafen noch nachhaltiger gestalten und ein sichtbares Zeichen für umweltbewussten Wassersport setzen.

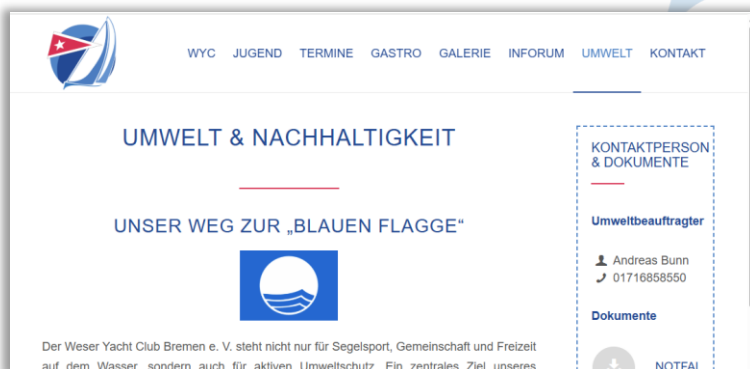
Jan-Frederik Uhlenkamp

Was ist die „Blaue Flagge“?



Foto: Wikimedia Commons

Die „Blaue Flagge“ wird jährlich von der Stiftung für Umwelterziehung (FEE, Foundation for Environmental Education) vergeben und zeichnet Yachthäfen aus, die sich besonders für den Schutz der maritimen Umwelt engagieren. Sie dient als Symbol für Wasserqualität, nachhaltiges Management und Umweltbildung. Yachthäfen, die diese Auszeichnung erhalten, zeigen damit ihr Engagement für saubere Gewässer, sichere Hafenanlagen und umweltfreundliches Verhalten.





WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

Interview mit dem 1. Vors. Andreas Bunn



Fotos: Andreas Bunn

Inforum: Ist das Leben als Erster Vorsitzender eines Wassersportvereins eine leichte Aufgabe?

Andreas: Voraussichtlich ist mein Vereinsleben als erster Vorsitzender gemeint? Das ist sicherlich von Verein zu Verein unterschiedlich. Der WYC Bremen hat viel Eigentum. Die Instandhaltung und Erneuerung ist nicht immer einfach und nimmt viel Zeit in Anspruch. Das ist für den Vorstand bestimmt keine leichte Aufgabe. Ich bzw. wir haben jedoch viele sehr engagierte Helfer die mit vollem Einsatz bei der Sache sind und die Aufgaben tatkräftig erledigen.

Inforum: Hattest du zuvor schon einmal einen Vorstandsposten inne?

Andreas: Ja, ich bin von 2017 bis 2020 schon einmal der 2. Vorsitzende des WYC Bremen gewesen.

Inforum: Was sind die Höhepunkte der Vorstandsarbeit aus Sicht der Vereinskaptäns?

Andreas: Die Entlastung des Vorstandes während der Mitgliederversammlung. Dort erhalten wir die Anerkennung unserer Arbeit. Das ist der Moment wo ich denke, dass wir den richtigen Kurs eingeschlagen haben.

Inforum: Welche Urlaubsziele hast du mit dem eigenen Boot schon angesteuert und seit wann betreibst du Wassersport

Andreas: Richtige Urlaubsreisen habe wir mit dem eigenen Boot erst ab 2008 unternommen. Die Liste der angesteuerten Häfen ist seither lang geworden. Wir hatten wenig Erfahrung und haben zuerst viele Häfen an der Elbe, Nebenflüsse der Elbe und Weser angesteuert. Mit den Erfahrungen haben sich auch die Boote und die Reviere geändert. Wir haben Häfen an der Unterweser und den Küstengewässern Ems angelaufen. Wir sind mit dem Boot in der Ostsee gewesen, haben Bootsurlaub in Holland gemacht und haben die Ems von Haren bis Emden befahren. Heute befahren wir mit Vorliebe das Wattenmeer und die ostfriesischen Inseln.



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

Interview mit dem 1. Vors. Andreas Bunn

Inforum: Warum fährst du Motorboot?

Andreas: Ich bin durch Wasserski, Wakeboard und Tube zu einem Motorboot gekommen und bis heute dabeigeblichen.

Inforum: Wer gehört zur Crew?

Andreas: Meine Frau

Inforum: Was wünscht man sich als WYC-Vorsitzender ganz besonders?

Andreas: Ich wünsche mir einen erfolgreichen WYC Bremen e.V. und weitere 134. Jahre funktionierende Vereinsgeschichte PS: Für Interessierte gibt es zur Vereinsgeschichte im Kapitänszimmer des Vereinsheims eine Vitrine mit wechselnden Auslagen aus dem Archiv des WYC Bremen.

Inforum: Welche Zukunftsprojekte hat der Vorstand im Blickwinkel?

Andreas: Vorrangig haben wir für das kommende Jahr den Neubau der Lagerhalle im Blickwinkel. Hierzu hatten wir bereits in der Clubzeitung „Inforum 2023“ (siehe Homepage) informiert.

Peter Kratzmann



WESER YACHT CLUB BREMEN e.V.

Nachrichten aus dem Vereinsleben

120 Lerneinheiten für die Segeltrainerlizenz C

Für die Segeltrainerlizenz C „büffeln“ zur Zeit Sophia Schenk, Leon Emden und Niklas Helmer. Das Trio will die Vereinssegeljugend im Verein wieder neu organisieren und voranbringen. Die Segel-Trainerlizenz C (Trainer C Breitensport) ist die Grundausbildung des Deutschen Segler-Verbandes (DSV), die dazu befähigt, Anfänger und Fortgeschrittene im Verein zu unterrichten. Vermittelt werden auch, Grundlagen und zugleich auf den Sporthochseeschifferschein (SHS) vorbereitet. Die Lizenz wird über die Landesseglerverbände angeboten, erfordert ein Alter von mindestens 16 Jahre, einen Erste-Hilfe-Kurs, den SBF Binnen Segel und eine Vereinsempfehlung. Die Ausbildung umfasst rund 120 Lerneinheiten und ist für 4 Jahre gültig, bevor sie durch Fortbildungen verlängert werden muss. 15 SegelschülerInnen sind im Verein aktiv. Jeweils mittwochs kann man sie im Training mit den Vereinsboten im und vor dem Hafen sehen. Die Aufnahme zeigt von links Niklas Helmer, Sophia Schenk und Leon Emden im Vereinshaus. PK



Foto: Peter Kratzmann

Volles Vereinshaus beim gemütlichen Beisammensein

Mit der Einladung zum gemütlichen Beisammensein für Fachwarte, Beiräte, alle Helfer und deren Partner traf der Vorstand

um Vorsitzenden Andreas Bunn voll ins Schwarze. Vereinswirt Ernesto hatte gekocht, gebrutzelt und gebacken und ein leckeres mediteranes Büffet aufgetischt. Bei passenden Getränken wurde an dem Abend gefachsimpelt, Segel- und Motor-Gespräche geführt und vor allem viel gelacht. Ein netter Vereinsabend. PK



Foto: Peter Kratzmann

Vereinsbüro erstrahlt in neuem Glanz

Viele freiwillige Stunden haben Thomas Lösch und Partnerin in das Projekt „Sanierung Vereinsbüro“ gesteckt. Zur neuen Saison werden alle Arbeiten gänzlich beendet sein. Nach der Entkernung, die schon im Herbst begann, wurden die Bodenfliesen fachmännisch verlegt, neu tapeziert und gestrichen, die Büromöbel und Ausstattung ersetzt. Das alles mit minimalem Kostenaufwand für den Verein. Dafür gebührt der Dank aller Vereinsmitglieder. PK



Foto: Peter Kratzmann



10 goldene Regeln für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur

In Zusammenarbeit aller Wassersportverbände wurden diese zehn goldenen Regeln auf Anregung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für den Bereich der an Bundeswasserstraßen angrenzenden Naturschutzgebiete erarbeitet.

- 1. Meide sensible Bereiche:** Meiden Sie das Einfahren in Röhrichtbestände, Schilfgürtel und in alle sonstigen dicht und unübersichtlich bewachsenen Uferpartien. Meiden Sie darüber hinaus Kies-, Sand- und Schlamm­bänke (Rast- und Aufenthaltsplatz von Vögeln) sowie Ufergehölze. Meiden Sie auch seichte Gewässer (Laichgebiete), insbesondere solche mit Wasserpflanzen.
- 2. Halte Abstand:** Halten Sie einen ausreichenden Mindestabstand zu Röhrichtbeständen, Schilfgürteln und anderen unübersichtlich bewachsenen Uferpartien sowie Ufergehölzen – auf breiten Flüssen beispielsweise 30 bis 50 Meter. Halten Sie einen ausreichenden Mindestabstand zu Vogelansammlungen auf dem Wasser – wenn möglich mehr als 100 Meter.
- 3. Achte Naturschutzgebiete:** Befolgen Sie in Naturschutzgebieten unbedingt die geltenden Vorschriften. Häufig ist Wassersport in Naturschutzgebieten ganzjährig, mindestens zeitweise, völlig untersagt oder nur unter ganz bestimmten Umständen möglich.
- 4. Schütze Feuchtgebiete:** Nehmen Sie in “Feuchtgebieten internationaler Bedeutung” bei der Ausübung von Wassersport besondere Rücksicht. Diese Gebiete dienen als Lebensstätte seltener Tier- und Pflanzenarten und sind daher besonders schutzbedürftig.
- 5. Vorsicht beim Anlanden und Ablegen:** Benutzen Sie beim Anlanden die dafür vorgesehenen Plätze oder solche Stellen, an denen sichtbar kein Schaden angerichtet werden kann.
- 6. Respektiere Lebensräume:** Nähern Sie sich auch von Land her nicht Schilfgürteln und der sonstigen dichten Ufervegetation, um nicht in den Lebensraum von Vögeln, Fischen, Kleintieren und Pflanzen einzudringen, um diese zu gefährden.
- 7. Verringere Geschwindigkeit:** Laufen Sie im Bereich der Watten keine Seehundbänke an, um die Tiere nicht zu stören und zu vertreiben. Halten Sie mindestens 300 bis 500 Meter Abstand zu Seehundliegeplätzen und Vogelansammlungen und bleiben Sie hier auf jeden Fall in der Nähe des markierten Fahrwassers. Fahren Sie hier mit langsamer Fahrstufe.



10 goldene Regeln für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur

8. **Rücksicht beim Beobachten:** Beobachten und fotografieren Sie Tiere möglichst nur aus der Ferne.
9. **Halte das Wasser sauber:** Helfen Sie, das Wasser sauber zu halten. Abfälle gehören nicht ins Wasser, insbesondere nicht der Inhalt von Chemietoiletten. Diese Abfälle müssen genauso wie Altöl in bestehende Sammelstellen der Häfen abgegeben werden. Benutzen Sie in Häfen selbst ausschließlich die sanitären Anlagen an Land. Lassen Sie beim Stilliegen den Motor Ihres Bootes nicht unnötig laufen, um die Umwelt nicht zusätzlich durch Lärm und Abgase zu belasten.
10. **Informiere dich über weitere Regeln:** Machen Sie sich diese Regeln zu eigen, informieren Sie sich vor Ihren Fahrten über die für Ihr Fahrgebiet bestehenden Bestimmungen. Sorgen Sie dafür, dass diese Kenntnisse und Ihr eigenes vorbildliches Verhalten gegenüber der Umwelt auch an die Jugend und vor allem an nichtorganisierte Wassersportler weitergegeben werden. An kleinen Gewässern mit angrenzenden Naturschutzgebieten betrachtet der Deutsche Kanu Verband (DKV) die Wasserwanderwege als Wanderwege im Sinne der Naturschutzgesetze und –Verordnungen. Ein Verlassen der Wasserwanderwege, d.h. das Anlanden usw. ist hier selbstverständlich nicht gestattet. Der DKV appelliert an seine Mitglieder und alle Kanuwanderer, sich im eigenen Interesse diszipliniert zu verhalten.





WESER YACHT CLUB BREMEN e. V.

Diverses und Eindrücke 2025

Termine



18.01.2026	Neujahrsempfang
21.03.2026	Arbeitseinsatz
27.03.2026	Mitgliederversammlung
28.03.2026	Arbeitseinsatz



Es gibt eine von Anja Höltig und Reiner Weegen initiierte WYC Whatsapp-Gruppe, die für jeden offen ist. Bei Interesse meldet euch bei Anja (015253940987) oder Reiner.

In eigener Sache:

Die inforum-Redaktion freut sich über Beiträge von unseren Mitgliedern. Neben Texten können wir auch Hilfe beim Zusammenführen der Texte in ein einheitliches Format gebrauchen. Bei Interesse, spricht uns einfach an oder meldet euch unter:



wyc.inforum@ewe.net



Impressum:

Redaktion dieser Ausgabe:

Peter Kratzmann (PK),
Jan-Frederik Uhlenkamp (FU),
und Thorsten Link (TL)

Layout:

Jan-Frederik Uhlenkamp

wyc.inforum@ewe.net

Weser Yacht Club Bremen e.V.

Flughafenstr. 3A

27809 Lemwerder

E-Mail: weser.yachtclub.bremen@ewetel.net

Homepage: www.wyc-bremen.de

Vorstand:

Andreas Bunn (1. Vors.)

Jan-Frederik Uhlenkamp (2. Vors.)

Thomas Lösch (Rechnungsführer)

Martina Möhlenhoff-Schürenstedt (Schriftführerin)

Bankverbindung: Commerzbank

IBAN: DE15 2908 0010 0102 6355 00

BIC: DRESDEFF290

Registernummer: VR 2750