

Zum Geleit

Wieder ist eine Saison vorüber. Diesmal eine sehr stürmische, wettertechnisch gesehen.

Einige Sachverhalte sind eingetreten, einige nicht. Z.B. ist Guido eingetreten (in den Verein) und hat in seiner Funktion als Jugendwart ordentlich „Leben in die Bude gebracht“. So will er die Organsitaion des Aktiventreffens 1999 in Rostock organisieren. Außerdem hat er endlich mal wieder ein Stiftungsfest zustande gebracht, auch wenn es mit dem Absegeln zusammenfiel, wobei wegen Niedrigwasser das Segeln ausfiel.

Nicht eingetreten ist (bis jetzt) der Abschluß der Baumaßnahmen im Sanitärtrakt und Hörsaal. Durch überdurchschnittliches Engagement und Arbeitseifer von (in alphabetischer Reihenfolge) Volker Claus, Steffen Grau, Manfred Lack und Niels Rickert sowie vielen anderen Helfern wird hoffentlich zum Jahresende die Gebäudesanierung abgeschlossen sein. Ebenfalls nicht eingetreten ist der finanzielle Ruin des Vereins durch besagte Gebäudesanierung, der von einigen Mitgliedern vorhergesagt wurde.



Der neue Jugendobmann

Zu den unerfreulichen Ereignissen, die diesen Jahr eingetreten sind, gehört der Brand in der Hexenhausküche. Dieser wurde zum Glück schnell entdeckt und gelöscht, sodaß „nur“ die Kücheneinrichtung zerstört wurde, jedoch alles neu gemalert und vorher gründlich gereinigt werden mußte. Antje und Elmar haben jedoch sehr intensiv an der Wiedereinrichtung des Hexenhauses gearbeitet, sodaß es Anfang November wieder im alten Glanz erstrahlen konnte.

Durch den Brand und die Bauarbeiten im Hörsaal und Sanitärtrakt war der Verein dieses Jahr eigentlich mehr eine Baustelle denn ein Segelverein, was das Vereinsleben nicht unbeträchtlich erschwerte.

Über die Fahrtensegelei dieser Saison könnt Ihr genug in den folgenden Artikeln lesen. Im Kurzüberblick: die Shanty war 7 Wochen in Schweden unterwegs, die Universitas hat die Dänische Südsee unsicher gemacht und der Buk war ebenfalls in Dänemark, mit einem „kleinen“ Abstecher nach Schweden.

Im Regattabetrieb hat sich nicht viel geändert, es wurde wieder eine 505er im September ausgerichtet und ein Bahn bei der Warnemünder Woche betreut, wobei wegen Sturms die

Hauptbeschäftigung der Betreuer darin lag, die Begleitschiffe vor dem Zerschlagenwerden im ehemaligen Warnemünder Yachthafen zu bewahren.

Die Dickschiffe segelten dieses Jahr u.a. bei Rund Rügen, Rund Bornholm, der Veteranenregatta Laboe sowie den Haus- und Hofregatten in Rostock und Warnemünde. Die Jollen beteiligten sich an der Deutschen Meisterschaft der Yxilons in Sternberg, diversen XY-Regatten sowie dem Blauen Band der Warnow. Die Kindergruppe war im Winter eine Woche in Tschechien, nahm an der Landesjugendmeisterschaft sowie anderen Regatten teil und führte in Neubrandenburg ein Trainingslager durch.

Dirk Schietke

Herrentagstörn 1998

teilnehmende Yachten: Boe
Gipsy
Rasmus
Rike
Shanty
Universitas
Universitas 2
Yelland
Zephir

Crew der Shanty: Dirk Schietke
Klaus Gehlhaar
Niels Rickert
Èva Deàk
Guido Pronath

Vor dem Herrentagstörn war erstmal wieder der übliche Bastelbetrieb, um die Shanty wieder einsatzklar zu bekommen. Speziell bei der Elektrik gab es wieder Probleme. Als fast noch größeres Problem erwies sich die Beschaffung der Mannschaft. Da der Buk nicht mitsegelte, konnten wir noch Èva und Guido schanghaien und so den Törn sichern.

Nach Wismar zur Schwedenkopffregatta sollte es gehen. Einige Crews liefen schon Mittwoch Nachmittag aus. Wir kamen Donnerstag früh los. Wind 5-6 , in Böen 7 aus Nordwest. Das gab eine schöne Knüppelei gegenan. Eva fand das Ganze nicht so gut. Sie hing ganz schön durch. Nachdem ich eine Koje für sie freigeräumt, sie hinuntergebracht und ihr die Pütz hingestellt hatte, mußte ich selber nach oben und mich entleeren. Vor dem Buk passierten wir die Universitas recht nah. Es sah ganz witzig aus, wie sie über die Wellen hüpfte. Wismar erreichten wir noch vorm Dunkelwerden. Jedoch konnte das Anlegemanöver nicht wie geplant mit Rudolf stattfinden, da in seiner Dieselleitung ein Leck war, durch das Luft eindrang und ihn außer Gefecht setzte. Aber wir bekamen es auch so hin. Der Stadthafen von Wismar erwies sich als wenig attraktiv. Die 2 Duschen waren weit weg, schlossen um 10 Uhr und bei einer gab es kein warmes Wasser (natürlich die, zu der ich ging). Im Hafen lag noch ein Schutzblech, dessen Hilfsdiesel die ganze Zeit lief. Die hatten wohl genausowenig Landstrom wie wir. Unser Problem war jedoch ein kaputte Batterie, über die sich die heile Batterie entlud. Die berühmt-berüchtigte Herrentagsparty stieg leider nicht. Es wurde beschlossen, sie am nächsten Tag in Kirchdorf auf Poel nachzuholen. Am nächsten Tag sollte um 14 Uhr die Regatta losgehen.

Klaus mußte schon früh los, um Geld zu verdienen. Er stieß dann am Abend in Kirchdorf wieder zu uns. Niels besorgte noch Brötchen und die NNN, in denen ein Artikel über den ASV z.R. stand. Ich war mit Guido noch kurz zur Regattabesprechung. Aber es wäre dann knapp mit der Zeit geworden, Kirchdorf noch anzulaufen. Also beschlossen wir, wie die anderen, nicht an der Regatta teilzunehmen. Ich reparierte noch das Dieselsystem. Der Filter war undicht und ca. 10 Liter Diesel-Bilgenwasser-Gemisch schwappten in der Bilge. Nachdem dieses Problem gelöst war, kletterte ich noch mal in den Mast, um den Block des Flaggfalls wieder anzubringen. Das war ganz gut, denn so bemerkte ich einen fehlenden Sicherungssplint der Jumpstagen. Also runter und noch mal rauf, um den Splint einzusetzen. Nach dem Ablegen, entsorgten wir den Bilgendiesel im Ölhafen und segelten noch ein bißchen vor Wismar herum, wobei zu meiner und Guidos Freude auch der Spi in Aktion trat.

In Kirchdorf war dann schon einiger Schwund bei den ASVern eingetreten, die Boe war nach Travemünde gesegelt. Ich sagte mir, daß alle guten Dinge drei seien und kletterte zum 3. Mal an diesem Tag in den Mast und klarierte dort eines unserer Backstagen.

Der Rest der ASVer feierte um so doller. Die Kinder fabrizierten aus der Glut des Grills ein

Lagerfeuer, für deren Holzversorgung wurden dann aber auch die Erwachsenen einbezogen. Am nächsten Morgen schwankten dann mehr oder weniger nüchterne ASVer auf ihre Boote. Im Hafen zeigte sich mal wieder deutscher Yachthafenstandard: eine Toilette für den ganzen Hafen, und auch nur eine (kalte) Dusche. Naja, das nächste Ziel war Nysted, die Dänen haben soetwas besser drauf. Dorthin wurde zügig abgelegt, da es eine ganze Ecke ist von Kirchdorf nach Nysted ist. Zuerst machten wir auch ganz gut Fahrt, bis der Wind einschlof. Ich überlegte schon, unter Spi nach Rostock abzdrehen. Aber erstmal wurde die Angel über Bord geschmissen, aber außer einen kleinen Seestern bekamen wir nichts an die Angel. Danach frischte es wieder auf und ging mit Rauschefahrt und Halbwind nach Ostre Märker und weiter nach Nysted. Vorher zog die Uni noch an uns vorbei und fotografierte. Die Uni gab auch ein schönes Bild ab, so mit rauschender Bugwelle. Aber leider waren die Batterien meines Fotoapparates leer und Niels traute sich nicht unter Deck, aus Angst, dann die Fische füttern zu müssen.

In Nysted angekommen gab es erstmal Softeis. Danach bekam ich Zweifel an meinem Erinnerungsvermögen, denn das Hafenermeisterbüro war weg. Ich strich ein paarmal um die Stelle, an der es meiner Erinnerung nach war. Aber nichts. Am nächsten Morgen stellte sich dann raus, daß der Hafenermeister umgezogen war und jetzt in den Gebäuden weiter nördlich sitzt. Aber zurück zum Abend. Wir enterten die Uni, ergatterten etwas von Haralds Punsch und lauschte der Geige von Holger, welche die Nachtruhe der Hafenerlieger störte.

Am nächsten Morgen ging es dann mit Nordwest 6 nach Rostock. Ich glaube, vielmehr braucht man dazu nicht sagen. Die Logge zeigte unterwegs 6,2 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit an, das ist mehr als unsere Rumpfgeschwindigkeit! Vor uns segelte der Rasmus, an den wir uns langsam herantasteten. Den Vagabund überholten wir noch vor Warnemünde, Rasmus, Yelland und Rike griffen wir erst auf der Warnow an.

Hinter den Molenköpfen zogen wir den Spi hoch, draußen war es uns dafür zuviel Welle. Leider schralte der Wind und wir mußten bei Kvearner den Spi wegnehmen. Aber Yelland und Rike waren hinter uns. Danach entspann sich ein Kampf mit dem Rasmus, der von Peter Lehmann gesteuert wurde. Peter versuchte uns auszuluven. Er hatte den Vorteil, daß sein leichtes Plasteteil in Böen schnell beschleunigte, aber wir waren nicht abzuschütteln. Niels und Èva saßen auf der Kante, Guido trimmte die Fockschot, Klaus trimmte die Großschot und gab taktische Anweisungen. Ich saß in Luv und bediente die Pinne. Mit ca. 5 Knoten erstreckte sich der Kampf bis in die Flachwassergebiete. Unser Echolot war kaputt, aber was soll's, da ist sowieso nur Schlamm. Also immer mitgehalten. Und wir kriegten sie. Als Ziellinie dachten wir uns unseren Steg. Diese Linie passierten wir zuerst, während der Rasmus gar nicht drüber fuhr, sondern gleich in seiner Box anlegte. Peter stellte dann die Behauptung auf, Erster sei, wer zuerst am Steg gelegen hätte, also sie. Aber egal, wir haben sie überholt.

Leider hatte Niels am Steg die Logge ausgeschaltet, ohne daß ich vorher die Durchschnittsgeschwindigkeit und die maximale Geschwindigkeit ablesen konnte. Auf der Ostsee lag die Maximalgeschwindigkeit bei 7,5kn, der Durchschnitt bei 6,2kn (das sind 125 bzw. 103% der Rumpfgeschwindigkeit).

Dirk Schietke

Der Pfingst-Törn der Shanty

Nach einigen Wirren in der Crew-Zusammenstellung (einige wollten mit, andere konnten nicht), segelten Michael, Niels, Anja von der U2 und ich am Freitag abend los. Micha war die Woche gerade wegen der Unruhen aus Indonesien ausgeflogen worden und hatte jetzt Urlaub.

Freitag abend ging es los, der Wetterbericht versprach 4 Bft. aus SO bis O. Also planten wir in Richtung Hæsnes / Grønsund zu segeln. Aber da in Warnemünde der Wind aus Nord blies und unsere Heck-Positionslaternen einen nicht auffindbaren Wackelkontakt hatte, entschlossen wir uns zu einer Übernachtung im Warnemünder Yachthafen. Bei dem Wind ergab das Dank der fehlenden Mittelmole einiges Geschaukle. Morgens bestaunten wir die neuen Sanitäreinrichtungen des Hafens (die digitale Anzeige der verbleibenden Duschzeit mit Warmwasser und die höhenverstellbaren Warmluft-Handtrockner, die somit auch zum Haare föhnen ohne Verrenkungen nutzbar sind).

Es blies aus NO und ging zügig voran, sowohl mit den Meilen auf der Logge als auch mit dem Reffen. Erst bis zur untersten Segellatte, dann bis zur nächsten. Wir entschlossen uns Gedser anzulaufen, um Essen zu kochen und warm zu duschen. Danach wollten wir vielleicht bis Nykøbing weiter segeln. Im Hafen lag auch die Boe, die gestern schon hier angekommen war und wegen viel Wind und nicht so erfahrener Crew dort einen Hafentag einlegte. Wir duschten und aßen erstmal. Dann entschlossen wir uns, auch zu bleiben und am nächsten Tag mit der Boe nach Nysted zu segeln. Das ist zwar keine so große Strecke, aber wenn wir früher dort wären, könnte man ja mal endlich das dortige Automuseum besuchen. Nachmittags stiefelten wir dann zur Südspitze von Falster, führen dort eine Windmessung (7 Bft.) durch und fanden am Strand einen Hühnergott, der täuschende Ähnlichkeit mit einem Totenschädel hat.

Abends luden wir die Boe-Crew ein und machten uns einen gemütlichen Abend bei Öllampen, Kerzen und Petroleumlampen (das hatte den Vorteil, das daß Schiff gleich geheizt wurde).

Am nächsten morgen ging es nach dem Ausschlafen bei Spinnaker-Wind und Sonnenschein nach Nysted. Eine ganze Menge Yachten hatten das gleiche Ziel wie wir. Die Boe war ca. 15..20 Minuten vor uns los. Bei dem herrlichen Wind zeigten wir den Hafenliegern, die ausschließlich unter Motor ablegten, daß dies auch mit Segeln geht. Sicherheitshalber ließen wir aber auch Rudolf im Leerlauf grummeln. Nachdem der Spi oben war, überholten wir nach und nach die ganzen anderen Yachten und näherten uns der Boe, die mit uns die einzigen waren, die den Spi oben hatten. Als wir schon ziemlich nah heran waren, nahm die Boe den Spi weg. Aber der Abstand blieb trotzdem konstant und vergrößerte sich dann sogar. Ein Blick durchs Fernglas: der Außenborder schob mit. Wir mußten 5 Minuten später auch Rudolf aktivieren, weil der Wind einschlief. Im Hafen fanden wir einen Platz neben der Boe, zwischen lauter Yachten vom MYC. In unserer ganzen Boxenreihe lagen nur Rostocker, mal von den Fischerbooten abgesehen. Dittmar und Elfriede lagen mit dem Yelland auch im Hafen. Nach dem Mittag ging's es dann in den Park und ins Automuseum. Ich war schlichtweg überwältigt, nicht nur vom Eintrittspreis (60 Dkr), sondern vor allem durch die Vielzahl der Oldies und das teilweise recht hohe Alter der automobilen Schönheiten und Kuriositäten. Besonders tat es nicht nur mir, sondern auch Elfriede und Anja, der metallic-weinrote Mercedes SSK aus der Mitte der dreißiger Jahre an. Ein Cabrio mit Weißwandreifen und Kompressor, eine heiße Sache. Elfriede kaufte sich sogar ein großformatiges Foto von dem edlen Gefährt.

Anschließend legte wir uns mit zwei Decken in eine stille Ecke in den Park und genossen die Ruhe. Micha hatte diese allerdings nicht, rupfte Gras aus und fütterte damit die Rindviecher auf der Koppel gegenüber.

Vor dem Abendbrot spielten wir noch Skat und danach fielen wir mit etwas Wein und Knabberkarm beim Yelland ein und schwatzten dort noch bis Mitternacht.

Am nächsten Tag ging es dann über Gedser mit gutem Halbwind aus Westen gen Rostock, wo wir gut wieder ankamen.

„Geschwaderfahrt“ 6./7.6.1998

- teilnehmende Yachten:
- Rasmus
 - Shanty
- Shantycrew:
- Dirk Schietke
 - Guido Pronath
 - Niels Rickert
 - Bernd Küppers
 - Stephan Joschko
 - Èva Deák

Diese Jahr bestand unser Geschwader nur aus 2 Schiffen. Die anderen wollten oder konnten nicht. Selbst schuld!

Am Freitag versprach der Wetterbericht Nordwind mit 6-7 Bft. Diesen bekam ich zu spüren, als ich mit der Fähre Schmarl-Oldendorf auf das Ostufer der Warnow übersetzte. Bei den Windverhältnissen war ein Auslaufen nicht gerade sinnvoll, zumal meine Crew recht unerfahren war. Aber trotzdem wurde die Shanty klar gemacht und kleinere Reparaturen durchgeführt. Sveni kam abends und wir beschlossen am nächsten Morgen zu entscheiden. Sveni's Truppe wollte sowieso erst am nächsten Tag anreisen.

Um 6.40 Uhr wurde dann Wetterbericht gehört: 6-7 aus Nordost. Dazu diesig, Gewitterböen und 1,5 m Wellenhöhe. Naja, wir entschlossen uns, mal bis Warnemünde zu fahren und dann zu entscheiden zwischen Schatermann und Nysted. Aber der Wetterbericht hatte wieder mal zuviel versprochen, bei der Warnow-Werft mußten wir sogar motoren. Also Nysted. Mit einem Anlieger bei ca. 5 Bft ging es los. Der Rasmus hielt sich immer ca. 100..200 m hinter uns. Er überholte uns erst, als wir ein Rettungsmanöver für einen unserer Rettungsringe mit Notleuchte fuhren. Dieser hatte sich einfach losgerissen.

Danach wurde aus Sicherheitsgründen (unerfahrene Crew) gerefft. Trotzdem blieben wir dem Rasmus auf den Fersen, konnten ihn dann nach dem Ausreffen überholen und erreichten vor ihm die Durchfahrt durch die Rødsand-Untiefen. In Nysted kamen wir bei Sonnenschein an. Der Rasmus bekam gleich neben uns einen Liegeplatz. Bei uns gab es erstmal Mittag, d.h. Guido fabrizierte ein Eintopfgericht und Bernd kochte Pfälzer Saumagen. Dazu gab es noch ordentlich Wein, so daß wir zu Sveni's Grillparty schon leicht angeheitert erschienen.

Nach ein paar Bierchen und Wein und einigen Witzen ging es dann in die Koje.

Am nächsten Morgen kam die Rasmus-Crew früher aus der Koje und fuhr vor uns los. Wir legten erst gegen 10.30 Uhr ab. Dabei schleppten wir die Kaspar Ohm, da der Wind genau von vorn kam und deren Maschine nur im Rückwärtsgang funktionierte. Dabei schaffte Rudolf sogar 2,6 kn (bei Gegenwind und nur 7 Pferdestärken).

Noch vor Ostre Märker schlief der Wind fast ein. Niels und Bernd nutzten die Gelegenheit zum Baden. Danach ließen wir Rudolf wieder in Aktion treten, da wir sonst zu spät in Warnemünde angekommen wären.

Plötzlich wies Eva nach vorn und rief: „Ein Fisch! Ich habe einen Fisch gesehen!“. Nach der Frage nach dem Aussehen des „Fisches“ stellte sich heraus, daß der vermeintliche „Fisch“ ein Schweinswal gewesen sein muß.

Ab und zu versuchten wir es mal ohne Rudolf, aber nur eine kurze Zeit war der Wind stark genug, um uns auf 4 kn zu bringen. Als wir in Warnemünde einliefen, zog gerade ein Gewitter über Rostock weg, das uns noch einen Wolkenbruch mit ca. 50 m Sichtweite bescherte. Aber wenigstens war der Regen warm. Und Guido (der mein altes Ölzeug anhatte) wußte jetzt auch, warum ich mir neues gekauft habe.

Bei Anlegen versagte wieder mal die Schaltung, aber das sind wir ja nun schon gewöhnt.

Dirk Schietke

Warum tun wir das eigentlich?

Da wir in der diesjährigen Ausgabe „Stralsunder Segelzeitung“ abgebildet waren und mal wieder Regattasegeln wollten, war zum 13./14. Juni „Rund Rügen“ eingeplant. Erst mal mußte aber die Crew geplant werden, denn Regatta wollten alle segeln, aber Zeit zur Überführung der Shanty hatte zunächst kaum einer.

Nach einigem Hin und Her fanden sich neben Niels und mir noch Jens und Andrea als Crew zu Hinsegeln. In Stralsund sollten dann Klaus und Stephan zusteigen. Die Rücktour war wetterabhängig entweder für das Wochenende oder eine Woche später durch Klaus geplant.

Mit Niels bunkerte ich am Donnerstag nachmittag und als Jens abends kam ging es los, erstmal nach Warnemünde, um Andrea im Yachthafen abzuholen. Da Schwachwind von vorn kam und wir es eilig hatten (Start war Freitag abend und wir mußten uns noch anmelden) wurde motort. Von Warnemünde aus wurde weitermotort, der Wind kam genau von vorn. Als ich dann gegen 4 Uhr mit Niels die Wache antrat, war totale Flaute, aber gute Sicht, Darßer Ort, Dornbusch, Gellen, Barhöft waren super zu sehen. Ab und zu mußte mal der Tankdeckel geöffnet werden, um den Unterdruck aus dem Tank zu lassen (Die Tankentlüftung war an einer unzugänglichen Stelle verstopft).



Hiddensee am Morgen in Flaute

Niels wollte irgendwo im Sund ankern, aber ich wollte nach Stralsund rein und in den Yachthafen zum Ausschlafen. Letzteres taten wir dann auch und legten uns neben die Universitas.

Von dort ging es dann nach dem Ausschlafen zur Ziegelgrabenbrücke, wo wir an einem Dalben festmachten. Dort bekamen wir Besuch von einem hungrigen Schwan, den wir mit Apfelstücken fütterten. Als Dank dafür biß er unseren Fender. Da bei seinem Flügel eine Schwungfeder herausstand und so aussah, als sei sie total lose, beschloß ich, mir diese Feder zu „besorgen“. Als der Schwan mit dem Verspeisen eines Apfelgriepsches beschäftigt war, griff ich zu. Aber die Feder war noch ziemlich fest. Jedenfalls zuckten wir beide zurück, der Schwan vor Schreck und ich aus Angst vor einem Angriff durch den Schwan. Daraufhin verzog er sich und kurze Zeit später ging die Brücke auf. Also durch die Ziegelgrabenbrücke durch und dahinter in den Yachthafen. Kaum waren wir dort, sprangen auch schon Klaus und Stephan an Bord.

Zuerst ging es zum Regattabüro, wo wir die Unterlagen und eine schöne Plakette bekamen, unser Startgeld löhnten und die vorläufige Starterliste begutachteten. Vom ASV z.R. waren

noch die Uni und der Rasmus mit von der Partie. Heino kam zu Fuß zur Meldung im Regattabüro und dann zu uns. Seine Crew und das Schiff kamen mit dem nächsten Brückenzug.

Im Hafen lagen so einige Renner, u.a. einer namens Geronimo (wie der Americas-Cupper aus dem Film „Wind“), mit Genackerbaum, modernsten Linien und allem Schickimicki. Aber dazu später. Die Uni kam mit dem Brückenzug kurz vor dem Start und legte sich hinter der Brücke an einem Dalben in Warteposition. Wir fuhren auf dem Weg zum Start zur Begrüßung mal kurz vorbei. Der Startzeitpunkt für die Gruppe, in der die Uni startete, lag 10 Minuten vor unserer Gruppe. Ich meinte zu Herbert, sie mit diesem Vorsprung vor uns starten, damit sie noch eine Chance gegen uns haben. Herbert wußte gar nicht, was er auf diese Provokation erwidern sollte, er guckt nur grimmig.

Unser Start war dann nicht der beste, aber gleich danach ging der Spi hoch und wir lieferten uns Kämpfe mit den uns umgebenden Schiffen, zu denen auch der Rasmus gehörte. Im Greifswalder Bodden waren die Spinnacker immer noch oben und es begann dunkel zu werden. Der Wind frischte auf. Wir nahmen dann noch vor der Kursmarke Tonne Böttchergrund Ost den Spi runter. Der Rasmus behielt seinen noch oben und geigte fürchterlich und schoß ab und zu mal in den Wind, soweit das in der Dunkelheit noch zu erkennen war. Nach der Regatta erfuhren wir dann, das ihnen der Spi aus den Lieken geflogen war.

Hinter Böttchergrund Ost ging es dann hoch ran. Nach und nach wurde das Großstückchenweise weggerollt, die Schwerwindgenua blieb oben. Das Segeln wurde zunehmend nasser, die Bereiche um den Niedergang herum wurden komplett durchnäßt, darunter auch mein Seesack, wodurch ich nichts Trockenes mehr anzuziehen hatte. Jens und Andrea verzogen sich in ihrer Freiwache unverständlicherweise ins Vorschiff zum Schlafen. Bei dem Gegenangebot war da natürlich kein Schlaf möglich, weswegen Jens sich in eine der freien Salonkoje legte. Zu seinem Pech bekam ich das nicht mit und feuerte das Rettungslicht (dessen schon geflickte Halterung wieder kaputt ging) mit Schwung in die vermeintlich leere Koje auf Jens' Kopf.

Niels verzog sich in den Salon zwischen die Koje. Klaus und Stephan kämpften im Cockpit und ich lagerte mich in voller Montur im Niedergangsbereich, um bei Bedarf (Reffen, Kartenarbeit, Kaffee reichen) bereit zu sein. Als ich etwas eingenickt war, wurde ich auf unsanfte Weise von einem fliegenden Schnellkochtopf geweckt, der mich am Kopf traf. In einer Welle hob er sich in einer „wunderschönen Parabel“ (Zitat Klaus) aus der Kochtopfhalterung, übersprang die Leiste vor dem Kocher und landete auf mir.

Klaus kämpfte draußen nur in T-Shirt, Öljacke, durchnäßter Hose und mit Stoffturnschuhen gegen zunehmende Winde und Wellen.

Bevor ich mich um 3 Uhr zwischen den Salonkojen in den Spinnacker wickelte, ging wurde das Gebolze ziemlich unerträglich, zumal ich müde, naß und durchgefroren war. Nachdem Stephan, der in einer Salonkoje lag, es nicht mehr nach draußen schaffte und mir auf den Rücken kotzte, fütterte auch ich die Fische. Um 6 Uhr holte mich Jens heraus. Wir waren immer noch an der Stubbenkammer, in etwa genauso weit wie um 3 Uhr, als ich in die „Koje“ ging. Es wurde die Frage gestellt, ob wir abrechen und umdrehen wollen oder bei steigender Wellenhöhe und 6-7 Bft. noch ca. 3 Stunden bis Arkona gegenanbolzen wollen. Wir entschieden uns für ersteres. Zu dem Zeitpunkte kämpfte der Rasmus gleich in der Nähe mit einem gebrochenen Fockfall. Heino erzählte später im Hafen, wenn jemand vorgeschlagen hätte, Saßnitz anzulaufen, dann hätte er sofort zugestimmt.

Wir nahmen das Groß weg und segelten mit der Schwerwindgenua zurück in Richtung Greifswalder Bodden. Niels wollte erstmal etwas zu Essen machen. Das Brotschapp war allerdings voller Wasser. Also wurde z.T. nasses Brot gegessen. Komischerweise war das Wasser nicht salzig. Später stellte sich heraus, das er der Tee aus der Thermoskanne gewesen war. Durch die nasse Kleidung und den Wind froh ich jämmerlich und versucht mir eine

weitestgehend windgeschützte und sonnige Stelle an Bord zu suchen und fragte mich, wieso man sich freiwillig soetwas antut.

Wir überlegten, ob wir Saßnitz anlaufen und warm duschen sollten, entschieden uns aber zur Weiterfahrt nach Stahlbrode. Dort sollte geduscht und das Schiff soweit trockengelegt werden. Dann sollte es nach Stralsund, wo Klaus' Auto stand, weitergehen. Im Bodden hieß es dann wieder hoch an den Wind. In die Einfahrt des Strelasundes hätten wir kreuzen müssen. Also Genua weg, gerefftes Groß hoch und Rudolf aufgeweckt. Nach ca. 15 Minuten schief Rudolf wieder ein. Nach erneuten Startversuchen nach Tankentlüftung und zuschalten der zusätzlichen Kraftstoffpumpe ging er wieder aus. Also die Kraftstoffleitung entlüftet. Wieder kein Erfolg. Dekompressionshebel herumgelegt und mit der Kurbel langsam durchgedreht: das Einspritzen war deutlich zu hören. Kraftstoff bekam er also. Dekompressionshebel wieder zurück und mit der Kurbel durchgedreht - er hatte überhaupt keine Kompression, nicht mal ansatzweise war ein Widerstand zu spüren.

Es blieb also keine Wahl, wieder die Segel hoch und den Sund aufgekreuzt. In Stahlbrode duschen fiel damit aus. Ich zermartete mir den Kopf, warum der im Winter überholte Rudolf keine Kompression hatte. Es gab drei Möglichkeiten: Kolben-Zylinder-Baugruppe, Zylinderkopfdichtung oder die Ventile.

Eine undichte Zylinderkopfdichtung hätte man gesehen und gehört. Und wenn man bei undichter Zylinder-Kolben-Baugruppe einen Diesel zum Laufen bekommt, dann läuft er weiter und geht nicht aus. Das hatten wir ja im letzten Jahr ausreichend testen können. Also blieb nur die Möglichkeit eines Ventilschadens.

Nachdem wir schon eine Weile gekreuzt sind und Niels Essen gemacht hatte, pachteten wir zweimal kurz einen Acker, kamen aber schnell wieder frei.

Vor Stralsund machte ich noch mal den Kompressionstest mit der Andrehkurbel. Und siehe da, Rudolf verdichtete wieder. Als das Fahrwasser immer enger wurde startete ich Rudolf. Und er lief. Mit Groß und Rudolf legten wir wieder in Stralsund an. Dabei bemerkte ich ziemlich starke Vibrationen im Steuerbordmotorfundament.

Nach dem Anlegen erfuhren wir, daß wir nicht die einzigen waren, die abgebrochen hatten. Ca. 2/3 der Teilnehmer hatten aufgegeben. U.a. auch Geronimo, der durch die Öffnung des Genackerbaumes langsam halb vollief und fast abgesoffen war.

Rund „Hiddensee“ wurde gleich mit Bahnverkürzung gestartet, also doch nicht rund rum. Es gab dort aber trotzdem Mastbruch und ein ZK10-Kutter kenterte.

Wir meldeten uns erstmal beim Hafenmeister an und bei der Regattaleitung ab. Anschließend wollte Klaus in die Sauna. Alle andren schlossen sich an. Vorher kamen noch Heino und Peter vom Rasmus vorbei und wir schnackten etwas über die Regatta.

Die ausgesuchte Sauna war schon zu, aber in der Nähe war ein Griechisches Restaurant. Das diente als Alternative. Zurück im Hafen gingen wir zur Party und beguckten uns die Ergebnislisten. Rasmus und Universitas hatten die Regatta durchgehalten. Dafür hatten wir keinen Bruch gehabt. Der Uni war ein Unterwant gebrochen. Bei den Yxilons (bei denen niemand aus unsere Jollengruppe teilnahm !!!) waren zwei der drei gestarteten Boot DNF.

Die Party war ziemlich lau, also verholten wir uns in die Koje. Selbst die lauten Züge auf dem Rügendamm konnten mich nicht wecken. Um 6.40 Uhr wurde dann der Seewetterbericht gehört. Er versprach Winde von 4-6 aus Ost bis Südost. Um 7.20 legte wir dann ab. Klaus und Andrea fuhren mit dem Auto zurück. Wir passierten die Brücke und legten uns zur Reparatur des Motorfundamentes (eine Schraube hatte sich verdünnsiert) in den Yachthafen auf dem Dänholm. Dort ersetzte ich mit einigen Mühen und Fluchen die Schraube, die natürlich an einer der unzugänglichsten Stellen saß.

Zum Ablegen fehlte Rudolf wieder die Kompression. Aber unter Segel ablegen klappte auch. Durch den Sund und die engen Fahrwasser konnten wir gut segeln. Nachdem wir um den Bock herum waren ging der Spi hoch und erst Darßer Ort wieder runter. Unterwegs näherten wir uns einem Hiddensee-Vierteltonner. Der wollte sich aber nicht überholen lassen und zog

zusätzlich zum Spi am Großbaum (bei geborgenem Großsegel) einen zweiten Spi hoch. Jetzt kamen wir langsamer ran. Dann zog er noch das Groß wieder soweit hoch, das es den Spalt zwischen den beiden Spinnackern abdeckte. Jetzt kamen wir nicht mehr heran.

Hinter Darßer Ort ging es mit mehr oder weniger Halbwind und 6-7 Knoten gen Rostock. In Warnemünde und Rostock lagen massenweise Schutzbleche aus aller Herren Länder, die an der Nato-Übung „Baltops“ teilgenommen hatten. Den Krach von einer Bühne auf dem Passagierkai konnte man schon draußen auf der Ostsee hören. Zum Anlegen lief Rudolf wieder und Sonntag abend waren wir wieder heil und sicher in Gehlsdorf angekommen.

Dirk Schietke

Die SSS-Praxis-Prüfung

Da wir (Michael Rose, Tobias Fehlhaber, Volker Claus und ich) den SSS-Schein (Sportseeschifferschein) machen wollten, hatten wir 5 Prüfungen zu bestehen: Navigation, Schifffahrtsrecht, Wetterkunde, Seemannschaft und die Praxisprüfung.

Das Problem war nur die Praxisprüfung, keines der Vereinsschiffe erfüllte die Anforderungen, die an eine Prüfungsyacht gestellt wurden (z.B. Radar). Über Umwege erhielten wir den einen Hinweis auf die Nordische Segelschule in Hamburg. Nach vielen Telefonaten mit Renke Schwerdtfeger (dem Inhaber der Schule) hatten wir uns auf einen Termin geeinigt. Volker hatte leider keine Zeit und so fuhren wir verbleibenden drei eines Montags gen Lübeck, um von dort mit die Yacht „Andora“ nach Warnemünde zur Prüfung und anschließend wieder zurück zu segeln. Das Wetter machte keinen so guten Eindruck, das Wochenende davor waren sämtliche Regatten der Warnemünder Woche dem Starkwinden zum Opfer gefallen.

Die „Andora“ war schnell gefunden, komischerweise war ihr Heimathafen Rostock (wie sich später herausstellte ist es eine ehemalige Rostocker Chartyacht). Renke war noch nicht da. Also setzten wir uns ins Auto und warteten. Bald kam ein älterer Kleinbus angefahren, dessen Karrosserie an den Buk erinnerte: durchgerostete oder anderweitig beschädigte Stellen waren durch eingeschweißte bzw. eingietetete Platten repariert. Und das Ganze war dann mit der gerade zur Hand stehenden Farbe übergepinselt. Der Fahrer des Unikums entpuppte sich als unser Segellehrer, ein Endzwanziger, der wie ich keine Probleme mit zuviel Haaren auf dem Kopf hat.

Nach einem kurzen Beschnuppern kam noch ein weiterer Prüfling an, ein Berliner. Nach 20 Semestern Germanistik und Geologie hat er den Sprung in die Selbständigkeit gewagt und fährt jetzt Taxi. Er kam mit einem Mercedes aus dem frühen 16. Jahrhundert, dessen Abgaswolken einem Ozeandampfer alle Ehre gemacht hätten. Nach dem Bunkern ging es dann, nein, nicht los. Erst mal wurde eine gründliche Einweisung in das Schiff (eine Bavaria 35) durchgeführt. dann wurde gleich gerefft und es ging los, ersteinmal nach Grömitz.

Inzwischen hatten wir uns schon ein bißchen beschnuppert. Renke hatte Atmosphärenphysik studiert. Er hatte sich dann eine abgeschriebene Chartyacht gekauft und eine Segelschule aufgemacht. Der Vorteil bei seinem Studium lag darin, daß wir endlich mal jemanden hatten, der uns richtig zeigen konnte, wie man Wetterkarten malt.

Am nächsten Tag ging es nach Timmendorf auf Poel. Auf dem Weg dorthin wurden fließig BüB's gefahren (Boje über Bord-Manöver). Beim Einlaufen wunderten wir uns über ein grelles Licht direkt neben der Hafeneinfahrt. Es stellte sich dann heraus, daß dort Dreharbeiten stattfanden. Wahrscheinlich für die Sesamstraße, den Akteuren nach zu urteilen. Im Hafen wurde fleißig gebüffelt, die Navigationselektronik ausprobiert und sich anderweitig auf die Prüfung vorbereitet.

Am Mittwoch, einem Tag mit etwas ruhigeren Winden, segelten wir nach Warnemünde. Komischerweise wurde das „normale“ Wetter nicht zur Durchführung der Regatten bei der Warnemünder Woche genutzt. Später bekamen wir mit, das Mittwoch der Ruhetag war. Das hatte der Wind sich wahrscheinlich auch so eingeteilt, denn am Donnerstag blies es wieder heftig. Als Würze kam noch etwas Regen und schlechte Sicht dazu. Wir übten vor Warnemünde Manöver. Am alten Fähranleger in Warnemünde übten wir noch Motormanöver, da hier die Abdeckung ganz gut war. Am Freitag sollte es ernst werden. Die anderen nutzen den Abend noch zum Lernen, ich kleidete mich mit Sakko und Krawatte und ging zum Empfang im Atlantic, der anlässlich der Warnemünder Woche stattfand. Dort konnte ich mich von dem zwar ganz guten, aber doch vegetarischen Essen an Bord erholen. Am nächsten Morgen war es dann soweit, die Prüfer wurden erwartet. Eine große Yacht von einer Berliner Segelschule hatten ebenfalls Prüflinge geladen.

Wir waren zuerst dran, zwei Prüfer kamen an Bord. Nach Feststellung der Personalien wurden wir erstmal zum Wetter ausgefragt, wobei die selbstgemalten Wetterkarten der letzten drei

Tage gute Dienste leisteten. Dann kam die Frage auf, wo die Prüfung durchgeführt werden sollte, denn draußen wehte es zu heftig. Die Berliner segelten mit ihren BR-Schein-Aspiranten auf dem Breitling, wir im Becken vor der alten Helling der Warnowwerft. Drei von uns vergnügten sich an Deck bei Manövern mit dem einen Prüfer, der vierte wurde unter Deck zu einigen theoretischen Fragestellungen sowie zur Navigationselektronik ausgequetscht. Das mit dem Radar war jedoch nicht so sinnvoll, da es vorausstabilisiert war und bei den ständigen Kringeln, die gefahren wurden, das sich Bild dauernd drehte.

Aber wir schafften es alle und konnten die Prüfer erleichtert wieder von Bord verabschieden. Zurück ging es dann ohne Tobias, der in Warnemünde Abstieg um nach Schottland zu fliegen. Die Rücktour führte wieder über Timmendorf auf Poel nach Lübeck, wo das Schiff gründlich gereinigt wurde.

Alles in allem war der Törn nicht nur erfolgreich, sondern er hat auch Spaß gemacht, zumal das Segeln mit Renke nicht wie ein Törn Lehrer-Schüler war, sondern wie ein normaler Segeltörn mit einem Kumpel. Die Kosten (siehe Artikel von Tobias) waren eigentlich auch recht moderat, wenn man bedenkt, daß man zu viert eine Yacht inklusive Segellehrer gechartert hat.

Dirk Schietke

Der Schwedentörn der Shanty

Vorspann

Vor 4 Jahren war die Shanty schon einmal in Stockholm. Leider hatten wir damals nicht genügend Zeit für die Schären eingeplant. Dieses Jahr wollten wir diesen Fehler nicht noch einmal machen und planten den Törn in drei Etappen mit Crewtausch. Austauschhafen sollte wieder Stockholm sein. Der Termin ergab sich aus dem Ende von Tina's Auslandssemester in Uppsala. Damit war der Crewtausch auf den 1./2. August festgelegt. Da die Urlaubsplanungen der Mitsegler berücksichtigt werden mußten, begann die Einteilung und Festlegung der Etappen schon im Januar.

Die 1. Etappe ging vom 11.-19. Juli. Als Zielort wurde Rønne/Bornholm festgelegt und Klaus Gehlhaar als Bootsführer eingeplant. Die zweite Etappe sollte dann innerhalb von zwei Wochen nach Stockholm führen. Jens und Andrea wollten diese Etappe übernehmen. Die Rückfahrt innerhalb von 3 Wochen inklusive der Veteranenregatta in Laboe wollte ich übernehmen. Es gab nur ein Problem: die Segelordnung des ASV. Danach durften Jens und ich in dem geplanten Seegebiet nicht als Bootsführer fahren.

Ich stellte einen Antrag auf Erweiterung des Fahrtgebietes an den Schifferrat, der bestätigt wurde. Für Etappe 2 wurde ein Bootsführer gesucht. Es kamen nur die ehemaligen Skipper bzw. Bootsführer in Frage. Christian hatte keine Zeit, Klaus Fethke wollte mit dem Hausbau beginnen. Aber Dittmar und Elfriede waren die Rettung und sagten zu. Also konnte das große Abenteuer starten.

Die Reise nach Stockholm



Wikingen im Mälarsee

Nach Stockholm sollte man mehrfach fahren, wir waren schon einmal durchgerollt, auf der Fahrt zum Nordkap und hatten uns Appetit geholt. - Mit jungen Leuten ist gut Segeln, mit allen natürlich nicht - wir, Elfriede und ich haben da positive Erfahrungen und die Ostschären Schwedens sind ein Traum, voller Fels und Tannengrün. - Die „Shanty“ war unser erstes schnelles Schiff mit dem man den Leuten den Spiegel vorhalten konnte und in ganz freundlicher Erinnerung aus den Jahren 1969 bis 1974. Wie sollten wir da dem Angebot der „Shantymannschaft“ widerstehen, diese alte Dame in diesem Jahr in das Venedig des Nordens zu steuern, mit jungen Crewteilen und der Tauschmöglichkeit Auto's gegen Schiff dann am Ende der Fahrt? - Bedenken gab es auch - die Organisation würde ja an vielen seidenen Fäden hängen. Keines der vielen Kettenglieder - vom Schiff und seiner Seefähigkeit über unsere Einsatzbereitschaft bis zu den versprochenen Autofahrern durfte reißen - aber wir hatten uns bisher immer zu helfen gewußt und die Vorfreude wuchs ständig.

Die „alte Dame“ lag in Karlshagen im Peenestrom. Klaus hatte auf ihr Urlaub gemacht. Er brachte uns auch mit seinem dicken Auto zum außergewöhnlich gut sanierten

Jachthafen mit Kneipe am Kai und ausreichend leeren Liegeplätzen. Karlshagen ist ein Geheimtip - man sollte nicht vorbeifahren. Am Morgen des 18.7.1998 wurde das Land seinem Schicksal überlassen samt Auto, unser Ziel sollte Rønne sein. Bei westlichen Winden konnten wir die Peene anliegen und dann munter zum Oie-Riff Kurs auf Bornholm absetzen - 3 bis 5 Windstärken schoben fleißig. Wir mußten das Mädchen neu erobern - da war eine Menge vergessen und verändert, die häßlichen aber praktischen Kniehebelspanner für die Backstagen waren gegen Winden vertauscht mit denen die doppelte Zeit in Manövern verbrauchten und deren lose Enden immer im Weg lagen. Die Kombüse dagegen hat sich toll verbessert - nichts gegen moderne Spirituskocher! Rønne ist trotzdem 70 sm weit. Am Abend mußte der olle Diesel etwas beschleunigen. - Wir erreichten die Martina mit dem

letzten Sonnenstrahl. Am Morgen marschierte Klaus zurück mit der Fähre gar nicht zu traurig wegen des Mistwetters und wir erwarteten Andrea und Jens. Die Winde steigerten sich auf 8 Beaufort. Es war naß und ungemütlich. Die Jugend erschien unbekümmert und dankbar, daß wir sie abgeholt hatten - in Rønne gibt es mehrere Marinas, da kann ein Schiff lange unentdeckt liegen. Zwölf Tage sind nicht viel für 350 sm enges Fahrwasser ohne Nachtfahrmöglichkeit, gegen leichten Protest der Jugend ging es deshalb früh am folgenden Montag direkt auf den Eingang des Kalmarsundes zu. Vom Sturm blieben nur leichte Winde, zuletzt mußte wieder der alte Diesel mitschieben. Es war schon völlig dunkel und wir freuten uns, daß mit uns einlaufende Schweden das Ansteuern von Utklippan erleichterten. Der schöne, sichere kleine Hafen war voll. So mußten wir im Paket liegen und Wecken erfolgte automatisch durch Binnenlieger. Der Wind kam von vorn. Im Kalmarsund zeigte die Shanty, daß sie beim Kreuzen immer noch im Mittelfeld landen kann. Weiter als Bergkvara war bei Tageslicht aber nicht zu kommen. Bergkvara hat eine gut betonnte Süd- und eine Nordansteuerung. Es gibt einen Campingplatz verbunden mit einem gepflegten Sporthafen. Für den weiteren Teil der Reise blieben die Winde erst einmal schwach, wir konnten fast anliegen. Kalmar mit seinem mächtigen Wasserschloß lag Mittwoch mittag backbord querab. Es reichte bis Sandvik auf Öland, einem uns von der „Yellandreise“ wohl bekannten, sehr angenehmen Hafen. Ein kleines Fest mit Musik schien im Gange - hier waren wir wieder richtig. Die dicke Berliner Charteryacht - Nachbarn von Utklippan - mit netten, frischen jungen Gemüse traf auch schon ein. Ihr gaben wir unseren Kaiplatz und lagen dafür besser gefendert im Paket neben dem dicken Pott. Die schöne Mühle hat ihre Windflügel verloren - aber sonst ist alles in bester Pflege. In Schweden gibt es keine Sorgen um die Toiletten oder Kriminalität, Lärm und Gestank beeinträchtigte nirgends diese Reise. Die blaue Jungfrau - Blå Jungfru - eine Insel wie eine Pyramide aus dem Wasser war schon zu sehen. Der westliche Wind frischte auf - Shanty lief über 6 kn. Wir wollten, weil wir diese Einfahrt kannten, bei Figeholm ins innere Schärenfahrwasser einlaufen. Die Haare sträubten sich bei den Gedanken an die Felsen unter Wasser bei dieser Fahrt. Aber es kam alles, wie in den guten schwedischen Sportkarten verzeichnet und statt nach Figeholm wie damals bogen wir nach Norden zum neuen Kernkraftwerk Die Tonnen zeigten sich erst spät hinter dem Felsnasen. Wir waren alle ganz schön in Fahrt, deshalb rollten wir die Genua erst einmal ein. Gute Sichte nach voraus und einen Knoten weniger beruhigte die Crew wieder. Es lag Neufahrwasser voraus. Der Wind ergab für alle Fahrwasserrichtungen anliegende Kurse. Wir segelten ins Glück. Finnen, Dänen, Deutsche und Schweden kamen entgegen - selten störten Motorflitzer die Ruhe. Klintemala, ein kleiner Hafen etwas abseits vom Schärenfahrwasser wurde unser Nachtliegeplatz. Die Sonne hielt noch aus zu einer kleinen Wanderung in die Schärenwälder, zur Himbeer- und Blaubeerernte. Die Jugend paddelte im Schlauchboot zur nächsten Insel. Jetzt begann die zweite Stufe des Urlaubs! Keine Abstriche am folgenden Freitag - (nur noch eine Woche) erlebten wir die wundervolle Schärenwelt vor Västervik mit ihren glatten Außenschären und üppig bewachsenen Innenschären - ab und zu Ferienhäuser und Fischerdörfer. Überall Anlegeplätze. Enge Kanäle mit Felswänden rechts und links 15-20 m hoch. - Västervik als große Kleinstadt, voller Leben, schönen Kirchen und repräsentativen Gebäuden - aber einer riesigen Marina mit unverschämten Preisen (180 Kronen, das sind fast 50 DM). - Zum Ausgleich wurde beschlossen, die nächste Nacht an einer Schäre festzumachen. Die Seekarte macht in Schweden Vorschläge, günstige Liegeplätze in der Natur haben Trockenklos in Schweden und die sind auch in der Seekarte verzeichnet. Fast eine Stunde tasteten wir uns mit 1,5 kn Fahrt weg vom Fahrwasser zum auserwählten „einsamen“ Ort. Schon vor der letzten Landzunge grüßten die Masten der Konkurrenz herüber, die besten Plätze waren, wie übrigens auf der gesamten Reise, bereits belegt. Eine Badeleiter wäre gut in den Schären, natürlich schafften wir Oldies das auch ohne, aber die Maus meint es sieht nicht mehr so gut aus! Es geht weiter über weite Viken, die nur hier und da einen Haufen scharfer Steine zur Warnung zeigen, durch grüne Kanäle nach Arkösund. Mit dem Festland durch eine Landstraße 1. Ordnung fest verbunden, ein Ort mit Datschen und Einfamilienhäusern, mehreren Häfen, einer Werft und durch Stege erschlossene Schären mit Badestelle direkt an der Marina. Man sollte etwas mehr Zeit mitbringen. Holländer, große Oldtimer, kreuzten im Sund auf und wurden von Maus in den Hafen gescheucht. Kleine Fahrgastsschiffe versuchten Passagiere zu fangen. An den Toiletten, die Kronen kosteten, gaben sich die sparsamen Segler die Tür in die Hand. Noch 75sm bis Stockholm! Vorbei an Öxelösund - das mit seiner Industrie nicht verlocken konnte, Passatwolken, Sonne, westliche Winde 3-4, kein Kreuzschlag bis zum Himmerfjord, dem Eingang zum Södertälje-Kanal und zu dem Mälaren, dem westlichen Süßwassereingang nach Stockholm. Zwei Schären mit einem sauberen, engem Kanal dazwischen und einem Trockenklo signalisiert die Seekarte, der nächste Liegeplatz. - Wir entdecken die Privatschäre

des Segelclubs Sandvik mit Anlegestegen für 40 Kronen die Nacht. Himbeeren, Blaubeeren, Erdbeeren, Trockenklo finden wir hier vor. Die Jugend geht in den Wald, wir dann auch - so gibt es leider keinen Kontakt zu den Schweden. Es geht weiter mit Kreuzschlägen - auf den mehrere Meilen breiten Himmerfjord kein Problem. An der Fähre beim schönen Schloß Hörningsleden gibt es erstmals Mistwetter. Das letzte Stück bis zur Schleuse in Södertälje ist eng, naß und mit Wind genau von vorn. Die Schweden verbieten hier im Kanalteil auch Segeln - wie vernünftig - wir sind folgsam. Es gibt eine gute Marina mit ausreichend Plätzen, Einkauf und Stadtbummel, Kneipen, Cafés und abends Haufen von Jugendlichen ohne rechte Ahnung, was mit dem Abend anzufangen wäre - aber nicht aggressiv. Einen Tag Reserve bis zum Wasahafentreff haben wir herausgesegelt. Jens schlägt vor einen Umweg über Birka, die Insel der alten Wikingerstadt im Mälarsee zu machen. Wir schleusen problemlos.

Etwa ein Meter Niveauunterschied macht keinen größeren Schwell in der Kammer. Birka oder Björkö hat einen Anlegesteg für Fahrgastschiffe, dahinter einen für Sportboote. Hoch darüber das Kreuz auf dem Hügel der ehemaligen Wikingerburg. Viel ist nicht mehr zu sehen. Die Stadt mit etwa 7000



Blick von Birka's Festung auf den Mälarsee

Einwohnern bestand von 700 bis 1000 nach Christi. Von der Holzbauweise haben die vergangenen Tausend Jahre nicht viel gelassen. Im kleinen Museum gibt es Modelle und jede Menge Funde. Hausrat, Waffen, Schmuck, Gold aus ganz Europa - Birka war die mächtigste Metropole in Nordosteuropa. Noch 30 sm bis Stockholm. Ein kleiner Götakanaldampfer mit einer ungewöhnlich dicken Qualmwolke und den üblichen Holzrollenfendern kommt entgegen. Schweden ist das Land der liebevoll erhaltenen alten Fahrgastschiffe. Es dauert. Stockholm meldet sich durch Vororte, Hochhäuser. Alle Brücken sind so hoch, daß zwei Shantymasten hindurch kämen. Dann kommt die Schleuse und eine Zwangspause. In zwei Stunden ist der Treff im Wasahafen. Noch ein Handycap und wir kommen zu spät! Aber eine halbe Stunde vor Termin begrüßten wir Dirk und Tina im Wasahafen Stockholms. Die Autos kamen pünktlich und über Stockholm wollen wir hier nicht weitere 100 Seiten voll schreiben. Sie war traumhaft und Tina, die Stadtkundige eine gute Führerin.

Dittmar Kirsten



Die abgelöste Crew

Die Rückfahrt

Am 29. Juli ging es für mich los. Ich fuhr mit dem Zug nach Uppsala, um Tina dort abzuholen. Michael, Niels und Stephan wollten am Sonnabend mit dem Auto kommen. Die Zugfahrt war recht interessant, viermal umsteigen. Aber trotzdem kam ich am Donnerstag früh in Uppsala an. Dort mußten Sachen gepackt werden, da am nächsten Tag das Wohnheimzimmer übergeben werden mußte. Der Freitag verging auch mit Packen und Säubern sowie dem Beladen des japanischen Kleinwagens. Auf der Fahrt brauchte und konnte ich mich wegen dem vielen Gepäck nicht anschnallen, so war ich eingekeilt.

In Stockholm angekommen ging es gleich zum Wasa-Yachthafen. Dort wurde sofort nach der Shanty Ausschau gehalten, die eigentlich gestern abend schon hier sein wollte. Aber kein Holzmast mit der charakteristischen Radarreflektorkugel im Mastenwald. Ein Gang durch den Hafen brachte Gewißheit: keine Shanty da. Andererseits hätten Dittmar und Jens ja über Tina's Handy Bescheid sagen können. Der Peter von Danzig vom Kieler ASV lag dort. Nach einem kurzen Schnack wurde uns Obdach angeboten, falls die Shanty nicht eintrifft. Auf dem Peter wurde auch Crewtausch gemacht, danach sollte es nach Haparanda weitergehen.

Aber eine Stunde, nachdem wir angekommen waren, da sahen wir plötzlich Andrea winkend auf dem Steg. Die Shanty war ca. eine Stunde nach uns im Hafen angekommen. Zuerst wurde die Shanty etwas weiter in den Hafen verholt, um vor Schwell geschützt zu sein. Abends ging es dann in „Restaurang Collage“, ein Tip für alle Stockholmbesucher. Dort kann man für wenig Geld viel und gut essen. Dort bekommt man für 32,- SEK (7,53 DM) einen Teller. Mit dem Teller kann man sich dann an einem Büfett selbst bedienen und so lange nachholen, bis nichts mehr reingeht. Nichtalkoholische Getränke sind vom Preis her normal. Das Büfett wird ca. alle 2 Wochen geändert. Als wir dort waren gab es Tex-Mex. Das waren viele Salate, Dressings, Reis, Gebäck und eine große Pfanne mit Fleisch. Ansonsten sind im Angebot: Westindisch, Italienische Pasta, asiatischen Wok und „Amerikansk Ranch Style“. Für Interessierte: Das Collage liegt in der Smålandsgatan 2, ca. 10-15 min Fußweg vom Wasayachthafen entfernt. Geöffnet ist von 18.30 bis 21.30. Der Ausschank ist im Obergeschoß, unten

ist ein gewöhnliches Café. Das Ambiente ist auch nicht schlecht, etwas auf Pup gemacht.

Am Sonnabend wurde der Rest unserer Crew erwartet. Für die abzulösende Crew war Besichtigungstag. Dittmar und Elfriede zog es ins Wasamuseum, Jens und Andrea, Tina und ich gingen ins Aquarium, das gleich neben dem Hafen liegt. Das war natürlich ein gefundenes „Fressen“ für die beiden Biologiestudentinnen.

Als wir wieder herauskamen, segelte eine Flotte von ca. 8 Wikingerschiffnachbauten an uns vorbei. Zufälligerweise war nämlich an diesem Wochenende ein Wikingerfest. Neben dem Wasamuseum hatten einige Neuzeitwikingier ihre Zelte aufgeschlagen. Dauernd sah man Leute im Wikinger-Kleidung. Ein Schwimmsteg war extra für die Wikingerflotte reserviert. Die Boote waren ganz witzig, sogar ein amerikanisches war dort. Es stellte sich aber heraus, daß es auf der Isle of Man gebaut wurde und den Atlantik noch nicht überquert hat. Einige kleiner Boote waren original nachempfunden und ausgerüstet. Die größeren waren innen aus GfK, es gab Einbaudiesel und Außenborder im Schacht und „Schummelruder“ (mittschiffs angebrachte, neuzeitliche Ruder).

Als wir zurückkamen, waren Michael, Niels und Stephan eingetroffen und bunkerten schon die mitgebrachten Lebensmittel. Nachmittags fuhr die scheidende Crew wieder gen Heimat.

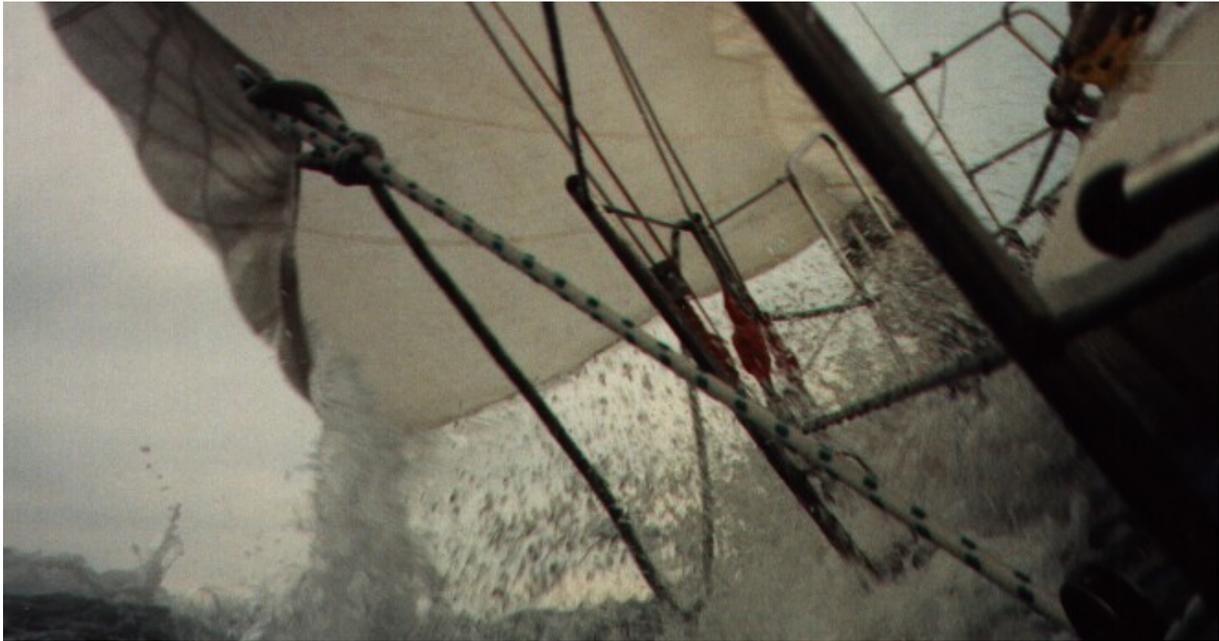


Wikinger in Stockholm

Abends besichtigten wir das etwas heruntergekommene sowjetische U-Boot, das neben dem Wasamuseum liegt. Es ist vom gleichen Typ wie das in den Schären vor Karlskrona aufgelaufene U-Boot.

Der Sonntag war noch als Hafentag in Stockholm geplant. Stephan und Michael machten einen Besichtigungsmarathon: Wasamuseum, Historisches Museum und Aquarium. Tina besuchte das Ostasiatische Museum, Niels durchstöberte Parks und Freilichtmuseen und ich ging ins historische Museum. Dort gab es eine Sonderausstellung zu Birka. Glücklicherweise gab es dazu Begleitmaterial auf Deutsch. Danach guckte ich mir die Wikingersiedlung neben dem Wasamuseum an. Es gab dort eine Schmiede und es wurde auch sonstiges Handwerk (Nähen und Schnitzen) gezeigt. Zu kaufen gab es auch einiges: Wikingertrinkgläser, Helme (ab 4000 SEK aufwärts), Schwerter (made in Spain, 1900 SEK), Schmuck und sonstigen Kleinkram.

Als ich gerade wieder zur Shanty wollte, wurde ein Wikingerschaukampf per Lautsprecher des Wasamuseums angesagt. Also nichts wie hin. Auf der Wiese hatten sich zwei Wikingerparteien postiert. ringsherum saß und stand das Publikum. Die Parteien bestanden aus je 4 Kriegerern und einem Häuptling bzw. Jarl. Dazu noch ein paar Wikingerfrauen und bei einer Partei 2 Pfaffen. Zuerst trat einer der heidnischen Wikinger vor und hielt eine Rede auf Schwedisch, wahrscheinlich eine Verhöhnung. Danach wurde ein Speer geschleudert und die Krieger gingen aufeinander los und klopften mit Äxten und Schwertern auf ihre Schilde ein. Einer der christlichen Krieger fiel zuerst. Der Überzahl-Heide ging darauf ins feindliche Lager und meuchelte einen Pfaffen. Den Anderen nahm er gefangen. Inzwischen hatten die Heiden-Krieger die Christen-Krieger besiegt. Er wurde gefesselt und so lange verhauen, bis er irgend etwas sagte, wahrscheinlich dem Christentum abschwor.



Shanty in Rauschefahrt

Am Nachmittag lief noch eine riesige französische Yacht ein, ca. 30..35m lang, Einmaster (4 Salinge und Jumpstagspreise) und im Heck war eine Garage für das Beiboot integriert. Abends besuchten wir wieder das Collage und schlugen uns die Bäuche mit „Tex-Mex“ voll. Am Abend begann sich dann eine Seuche an Bord auszubreiten, das Fotoapparate-Sterben. Zuerst mußte Micha's dran glauben.



Montag war dann Auslaufen mit Ziel die Insel Björkö im Mälarsee angesagt. Eingeweihte wissen, auf der Insel befand sich in der Wikingerzeit die einst größte nordische Stadt: Birka. Erst machten wir noch eine Rundfahrt durch den Hafen, wo auch die Stubnitz lag. Ein Besatzungsmitglied eines Dreimastschoners hieß uns lautstark willkommen, obwohl wir beim Abreisen waren.

Auf dem Hinweg gab es noch ein kleines Problem mit Rudolf: Die Halterung des Gasbowdenzuges hatte soviel Spiel, daß er die Einspritzpumpe statt auf Vollast auf Nullförderung, also „Aus“, stellte. Das war ganz gut, denn dabei bemerkte ich, daß die Schraube des

Schaltbowdenzuges auch lose war. Gut, daß das nicht in den engen Kanälen oder Schleusen passierte. Es galt eine Schleuse und zwei kritische Brücken zu passieren. Bis ca. 12,85m passen wir durch. Bei einer Brücke schliff nach Angaben der Vorgängercrew nur die UKW-Antenne etwas. Bei dieser Brücke hingen dann 4 Leute in den außenbords in den Wanten und krängten die Shanty. Die zweiten Brücke war eine Klappbrücke. In der Mitte der Brücke, wo die beiden Hälften zusammenstießen, war noch ein Spalt, in der die Durchfahrtshöhe ca. 30 cm höher war. Da kein Gegenverkehr kam, fuhren wir die UKW-Antenne genau in diesem Spalt.

An der Schleuse Hammarby brauchten wir nicht lange zu warten. Anschließend wurde noch getankt

und die Motorfundamentschrauben nachgezogen, ein Problem, das uns den ganzen Törn über verfolgte. Nach Birka mußte gekreuzt werden. Um die Kulisse perfekt zu machen segelte ein Wikingerschiff im Abendlicht zwischen den Inseln umher. Seekartentrocknen bei 35°C

Auf Björkö fiel uns sofort der hohe Felsen mit einem großen steinernen Kreuz darauf auf. Nachdem wir vor Heckanker festgemacht hatten (er hielt sofort in einem Ankergrund aus weißem Ton), ging es an Land. Zuerst erklimm ich mit Tina den großen Felsen, auf dem das komische Kreuz stand. Danach kletterten Tina und Niels sofort in einen der überall herumstehenden Kirschbäume, um leichter an die wohlschmeckenden Kirschen heranzukommen.

Am Dienstag war geplant, nach Mariefred (Schloß Gripsholm) oder Skokloster zu segeln, aber da um 14.00 Uhr eine Inselführung auf Deutsch angeboten wurde (Kosten in der Hafengebühr enthalten), entschlossen wir uns, einen Hafentag einzulegen und die Insel eingehender zu erforschen. Am Sanitärgebäude hing ein Zettel, auf dem frei übersetzt stand, daß der Hafen genau an diesem Tag von 10 bis 15 Uhr für die Sportschiffahrt gesperrt sei.

Da wir kein schwedisch verstanden, stellten wir uns dumm und legten als Strategie fest, daß immer 2 Mann an Bord bleiben sollten. Falls ein Auslaufen notwendig werden sollte, war ein Anker in der Bucht und Übersetzen mit dem Schlauchboot geplant. Vorher war mit dem Schlauchboot schon erkundet worden, ob man an den Felsen im Uferbereich festmachen konnte, aber es war zu flach. Also blieben erst Stephan und Michael an Bord. Der Rest ging ins Museum und bestaunte die Relikte der alten Wikinger bzw. die Modelle der Stadt Birka. Wikingerschiffe hatten sich kaum eingefunden. Nur zwei oder drei kleinere Exemplare lagen am Steg und eigentlich hätte keine Yacht deshalb ablegen müssen. Aber wie Michael und Stephan berichteten, erfaßte den neben uns liegenden Dänen die Panik (wahrscheinlich ist er schon mal von Wikingern ausgeraubt worden). Er legte ab und schob dabei sein achtern angebundenes Beiboot unter unsere Ankerleine. Daraufhin gab er volle Kraft zurück und zog unsere Ankerleine über sein Beiboot. Nach der Ankerleine kam dann der Kettenvorlauf zum Vorschein und dann der Anker. Da der Anker danach nicht mehr hielt, vorholten sich Michael und Stephan in die Bucht, um dort zu ankern. Ich sah das aus dem Museumsfenster und sprintete als Unterstützung hin. Dabei sah ich, warum der Anker nicht mehr hielt. Der 6mm-Bolzen, der den klappbaren Stock arretierte, war weg. Kein Wunder, das der Anker dann nicht mehr hielt. Ich möchte mal wissen, wie



das Beiboot des Dänen nach dieser Aktion aussah. Danach nahmen wir an der Inselführung teil, die von einer an den Ausgrabungen beteiligten Archäologin durchgeführt wurde. Dabei ereilte auch meinen Fotoapparat der Tod (zum Glück hatte ich mir vor der Reise einen zweiten gekauft).

Der Hafen von Birka

Die Stadt Birka war einst ein großes Handelszentrum der Wikinger, über das der Osthandel mit dem heutigen Rußland und dem byzantinischen Reich abgewickelt wurde. Gegenüber der Stadt wurde der Hof eines Jarls oder Königs ausgegraben. Dieser war der Schutzherr der Stadt, für deren Aufgabe man verschiedene Theorien hat: Abschnitt vom südlichen Wasserweg (heute Södertälje-Kanal) durch Landhebung, Plünderung, Verschmutzung des Trinkwassers oder durch Aufgabe der Stadt durch den Schutzherrn (Birka war heidnisch und ein Religionswechsel des Jarls kann zur Gründung des christlichen Sigtuna und zur Aufgabe von Birka geführt haben).

Anschließend machten wir unseren privaten Inselrundgang. Wir entdeckten noch weitere Kirschbäume



Abendrot mit Regenbogen in Nyköping Schweden

mit schmackhaften Früchten. Außerdem fanden wir noch Blaubeeren und wilde Erdbeeren, Wacholderbeeren und Pilze. Wir sammelten eine ganze Menge Pfifferlinge. Ich sammelte auch eine Marone, ein paar Birken- und Butterpilze. Niels kannte diese nicht bzw. vermutete, daß diese Pilze hier in Schweden anders aussehen. Deshalb aß ich sie abends alleine. Es hat geschmeckt und ich lebe noch. Zum Abschluß des Tages gab es noch einen schönen Doppelregenbogen zu sehen.

Am Mittwoch wurde noch ein kleiner Abstecher in den Mälarsee gemacht. Wir hielten uns nördlich und ankerten an einer kleinen Schäre namens Koholmen zum Essen und zur Kontrolle des Ruders, das mir etwas schwergängig vorkam. Ein Tauchgang zeigte jedoch, daß alles in Ordnung war. Eigentlich wollten wir auf der Schäre Essen, aber die schwedischen Vögel schienen gerade diesen Felsen als ihre Toilette auserkoren zu haben. Also wurde an Bord gegessen. Anschließend wurde etwas Mittagsschlaf gehalten. Pünktlich zum Ablegen gab es einen kräftigen Schauer. Dann nahmen wir Kurs auf den Södertälje-Kanal. Da der Wind zunahm und es Schauerböen gab, wurde gerefft. Vor der Einfahrt sahen wir noch ein altes Fahrgastschiff, noch einen richtigen Dampfer, der dicke Qualmwolken ausstieß.



Die Ankerbucht von Fifnong

Vor der Schleuse mußten wir länger warten, da Berufsschiffahrt den Vorrang hat und Berufs- und Freizeitschiffahrt nicht gleichzeitig geschleust werden. Neben der Schleuse gaben ein paar besoffene Penner eine kleine Showeinlage. In Schweden scheinen sogar die Penner reich zu sein, wenn sich bei den Preisen Alkohol in solchen Mengen leisten können.

Gegen 22.30 wurden wir dann geschleust und legten im Yachthafen an. Die Leute, die schnell noch auf Toilette gingen hatten Glück, denn kurz danach wurden die Klos abgeschlossen.

Am Donnerstag ging es dann bei schönstem Sonnenschein mit einem Anlieger südwärts in die Schären. Der Sonnenschein ging dann langsam in bedeckten Himmel über und die Navigation ging von Berufssseekarten zu den Sportkartensätzen über.

Als Tagesziel wurde eine Ankerbucht der Insel Fifång (das klingt zwar pazifisch-asiatisch, liegt aber noch in Schweden) auserkoren. Die Seekarte verzeichnete auf der Insel ein kleines Herzhäuschen. Als wir einliefen, waren die besten Plätze schon belegt. Wir entschlossen uns, an einer Stelle anzulegen, an der wir vom Tiefgang her bis ans Ufer konnten, dieses jedoch recht steil war. Niels gelang der Sprung an den Felsen und er kletterte mit dem Festmacher los. Micha folgte ihm und dann mehrere Varianten der Befestigung an Felsen und Bäumen durchprobiert, was von den Nachbarliegern neugierig beäugt wurde. Nachdem wir fest waren, wurde die Seilfähre Schlauchboot fertiggemacht und es ging auf Inselerkundung. Die Felsen waren ganz schön naß und rutschig und man mußte ziemlich aufpassen. Erst wurden die höchsten Felsen erklommen und dann ging es durch den dunklen Wald (mit leckeren Blaubeeren) und am Ufer in Richtung Paradies (das ist der Name eines kleinen vorgelagerten Felsens). Kurz nach dem wir zurück waren, begann dann der Regen. Und dann kamen sie, die Bestien des Norden. Nein, nicht die Wikinger, viel blutgieriger, die Mücken.

Am Freitag, den 7.8. ging es kreuzenderweise durch die Schären, bis an einer Engstelle Rudolf helfen mußte. Hinter der Engstelle wurde wieder gesegelt. Ein aufziehender Schauer verhiß uns minimale Sichtweite. Wir machten noch einen Standort und dann ging es los. Zum Glück waren 2 Folkeboote vor uns, an die wir uns hängen konnten. Nachdem das Ganze vorüber war und wir unseren Standort überprüfen wollten, gelang es uns nicht, Karte und reale Welt in Übereinstimmung zu bringen. Zum Glück hatten wir ja die Folkeboote vor uns. Eine kurze Untersuchung zeigte, das wir die Karte, auf der gesucht wurde, schon längst verlassen hatten. Tja, diesen Kartenmaßstab ist man eben nicht gewohnt. Es ging dann normal weiter und die Sonne kam wieder zum Vorschein.

Ab und an mußte Rudolf helfen, wenn der Wind zu weit von vorne kam. Bei einer diese Passagen kamen plötzlich komische Geräusche und der Geruch verbrannten Gummis und heißen Stahls aus dem Maschinenraum. Nachdem ich die Motorverkleidung weggerissen hatte, sah ich die Bescherung. Eine der beiden Schrauben der Lichtmaschinenhalterung hatte sich gelöst. Dadurch lag die ganze Last auf der zweiten Halterung, die abbrach. Das Ganze schliff dann am Schwungrad und der Keilriemen überlebte die Sache auch nicht. Also aus dem Fahrwasser raus, Maschine aus und Anker über Bord. Eine Reparatur mit Bordmitteln war unmöglich. Die nächste Stadt war Nyköping, und von da genau kam der Wind her. Also den ganzen Elektrikfummel vom Motor abgekoppelt, die abgebrochenen Teile so festgezurt, daß sie nicht mit rotierenden Teilen in Berührung kommen konnten und los. Wenn es vom Kurs her ging, zogen wir das Groß zur Unterstützung heran. Das gut betonnte Fahrwasser der Einfahrt von Nyköping wies etwa 1 bis 2 Knoten auslaufenden Strom aus, verursacht durch den in Nyköping mündenden Fluß. Aber wir schafften es trotzdem und legten abends im Hafen von Nyköping an. Dort erkundigten wir uns gleich bei der Hafenmeisterin nach einer Werkstatt, nachdem wir uns zwischen den weidenden Kanadagänsen einen Weg zum Hafembüro erkämpft hatten. Aber es war Freitag abend und da arbeitet in Schweden keiner. Der Mann der Hafenmeisterin arbeitet aber in einer Werkstatt und die Hafenmeisterin wollte ihn fragen, ob es am Sonnabend klappt.

Abends gab es noch etwas Regen, der eine wundervolle Kombination aus Regenbogen und Abendrot zauberte. Ich demontierte derweil noch die gebrochene Halterung, während Niels und Michael auf den Rummelplatz gingen.

Am Sonnabend früh ging sofort zur Hafenmeisterin, um nach der Werkstatt zu fragen. Sie sagte, sie wolle um 9 mal bei dem Chef anrufen. Inzwischen hatte Niels beim Brötchenholen einen 1A ausgerüsteten Werkstattwagen mit Monteur geortet. Diesen hatte er sofort zum Hafen geschickt, wo er für 6 Dosen Lübzer und 100 Kronen den Halter zusammenschweißte und uns noch die nötigen Schrauben gegeben hat. Die Hafenmeisterin wunderte sich nur, daß schon einer von der Firma da war, ohne daß sie beim Chef angerufen hatte (zufällig war der Monteur von der Firma, bei der ihr Mann arbeitete).

Da Tina irgendeine Allergie hatte, die sich in juckenden Ausschlag an den Händen äußerte, war ein Arztbesuch fällig. Da Wochenende war und kein Arzt Sprechstunde hatte, telefonierte die Hafenmeisterin erstmal herum und organisierte einen Termin am Nachmittag. Das hieß also Hafentag. Wir beschlossen einen Stadtbummel mit anschließendem Arztbesuch zu machen. In der Stadt war buntes Markttreiben. Ein Angler hatte am Fluß einen Lachs von ca. 70.80 cm Länge gefangen.

Nachdem er gewogen und fotografiert war, ließ er ihn wieder schwimmen. Da der Lachs schon mächtig einen Weg hatte, hielt er ihn ins Wasser und bewegte ihn vor und zurück. Komischerweise hielt er den Lachs mit Schwanz in die Strömung, daß das Wasser nicht durch die Kiemen fließen konnte. Trotzdem paddelte der Lachs nach einiger Zeit wieder von dannen.

Der Arzt verschrieb Tina ein Tabletten und gab ihr ein paar davon mit.

Abends verdarb der Regen Niels und Michael den Besuch beim Rummel. Für den nächsten Morgen planten wir mal ausnahmsweise ein frühes Auslaufen, um die durch den Hafentag verlorene Zeit wieder gut zumachen. Aber Niels machte alles zunichte. Er hatte clevererweise seine Wäsche gewaschen (mit der Hand) und im Waschmaschinenraum in den Trockner getan. Das ist ja an sich nicht verkehrt gewesen. Aber der Waschraum wird von der Hafenmeisterin für Leute aufgeschlossen, die ihre 20 Kronen für das Wäschewaschen bezahlt haben. Niels hatte zufälligerweise gerade einen Zeitpunkt abgepaßt, als der Raum aufgeschlossen war.

Da die Hafenmeisterin erst gegen halb neun kam, wurde es wieder mal nichts mit früh auslaufen. Da es ganz schnell gehen sollte, vergaß Niels auch gleich unsere 2. Abwaschschüssel im Waschmaschinenraum.

Aber dafür hatten wir Schönwetterwolken mit gutem Wind. Unter Spi ging es dann zwischen dem Schilf hindurch in zurück in die Schären. Dort mußte der Spi dann weg, aber auch ohne ging es mit Rauschefahrt zwischen den Felsen hindurch. Uns so ging es weiter, schönes Wetter und Rauschefahrt. Auf dem Weg entdeckten wir ein ungewöhnliches Toppzeichen, eine goldene Krone auf einer grünen Tonne. Wahrscheinlich die Froschkönig-Tonne.

Für den Abend suchten wir uns eine Ankerbucht auf der Karte. Die ausgesuchte Schäre war ohne Namen und lag auf $58^{\circ}10,4' N$ und $016^{\circ}54,6' O$. Die Karte versprach 6m Tiefe bis ans Ufer. Aber ca. 15-20m vor dem Ufer lauerten die ersten Felsen unter Wasser. Also wurde eine lange Landleine gelegt und das Schlauchboot als Seilfähre genutzt. Ich sammelte erst mal Feuerholz und sorgte für Wärme und Licht, während Niels alles für's Abendbrot zusammensammelte. Am Lagerfeuer gab es dann



Bratwurst am Spieß zu Rotwein und weiteren Leckereien bei Mondschein.

Am nächsten Morgen testete ich im klaren Wasser meinen neuen Unterwasserfotoapparat aus. Der Tag bescherte uns nach dem Ablegen schwache Winde und Sonnenschein. Mittags legten wir bei einem Fischer an, um etwas zum Essen zu besorgen. Das Wasser dort war glasklar, man konnte bei 3,5m Tiefe noch jede Einzelheit auf dem Grund erkennen. Wir kauften etwas Scholle. Der Fischer sprach zwar kein Englisch, aber Niels' Frage: „Pay in beer?“ verstand er. Also bekam der Fischer ein paar Dosen Bier für seine Schollen. Niels wollte noch etwas Aal kaufen. Dazu folgten wir dem Fischer über eine kleine Brücke auf eine andere Schäre. Im etwa einen halben Meter tiefem Wasser tummelten sich Tausende Fische, wohin man guckte alles voller Fische, ca. 15..20 cm lang.

Mit den schwachen Winden ging es weiter in Richtung Loftahammar. Dort wollten wir die Tabletten gegen Tina's Allergie besorgen und dann am nächsten Tag in Richtung Gotland die Schären verlassen. Loftahammar erreichten wir kurz vor Ladenschluß, aber die dortige Apotheke war eigentlich mehr eine Bestell- und Auslieferungsstelle. Dort mußte man 1..2 Tage auf seine Medizin warten. Also wurde beschlossen, daß am nächsten Tag früh in der nächstgelegenen Stadt die Medizin geholt werden sollte, um schnell ablegen zu können.

Am Dienstag früh machte Niels sich auf den Weg. Es passierte wieder das gleiche, was wir vor vier Jahren schon hatten. Es wurde gesagt, daß die Stadt 2-3 Meilen entfernt sei. Ich weiß zwar nicht, wie



Der Hafen von Visby

lang eine schwedische Meile ist, aber es scheinen so ca. 10km zu sein. Niels schaffte die Hinfahrt mit dem Bus, die Rücktour erledigte er per Pedes. Das verschaffte uns die Zeit, das Schiff mal komplett durchzulüften und etwas Mittagsschlaf zu machen. Ich besorgte noch eine Seekarte vom nördlichen Gotland. Um 15.00 Uhr legten wir dann ab. Ziel war Fårösund, dort wollten wir uns die Raukas (Felssäulen aus Korallengestein) begucken. Wind war nicht besonders viel, aber wir konnten einen Anlieger fahren. Ich ging die erste Wache mit Tina. Die Nacht war sternenklar und wunderschön. Der Wind raumte leicht. Es kamen Funkelfeuer in Sicht. Sie mußten sich auf Gotland befinden, aber sämtliche in der Karte verzeichnete Feuer waren weder hoch genug, um schon sichtbar zu sein noch waren es Funkelfeuer. Später stellte sich heraus, das es die Funkelfeuer von sehr hohen Funkmasten waren, welche komischerweise nicht in der Karte standen. Zum Wachwechsel hörten wir um 5 nach 1 den Seewetterbericht des Deutschlandfunks. Vorher war es ganz lustig, in einer schönen Sternennacht, mitten auf der Ostsee etwas von Staus auf deutschen Autobahnen zu hören.

Kurz vor 6 kam dann die Küste Gotlands in Sicht. Der Wind ließ nach und raumte. Daß hieß Spinnackersegeln und wir weihten unsere Leichtwind-Spischoten ein. Um 15.15 legten wir dann in Fårösund an. Dort machten wir uns gleich auf den Weg zum Bungemuseum, von dem wir in einem Prospekt über Gotland gelesen hatten. Nach ca. 2-3 km Fußweg waren wir dort. Es war ganz interessant, nur es schloß schon um 18 Uhr, also hatten wir nicht viel Zeit. Im Bungemuseum sind allerlei Gegenstände ausgestellt, die der Gründer, Herr Bunge, zusammengetragen hat. Die kleineren Exponate sind Bildsteine von den Wikingern, die größeren komplette Bauernhöfe aus der Zeit ab dem 17. Jahrhundert. Mittelgroße Exponate waren u.a. eine wind- und eine wassergetriebene Sägemühle, diverse weitere Windmühlen zum Antrieb von Werkstätten und Mahlsteinen, alte landwirtschaftliche Geräte und Gebäude, Reepschlagereien etc. Außerdem gab es eine Spielwiese für Kinder. Dort lagen u.a. 2 Paar Stelzen und Hufeisen zum Hufeisenwerfen herum. Nachdem Niels das erste Mal in seinem Leben auf Stelzen gelaufen war, versuchten wir uns im Hufeisenwerfen. Das machte richtig Spaß.

Nachdem der Museumswärter uns vertrieben hatte, ging's wieder in den Hafen. Unterwegs genossen wir die Landschaft. Es gab Felder, bei denen man nicht wußte, ob dort Korn oder Mohn angebaut wurde. Vielleicht sollten daraus Mohnbrötchen werden. Im Hafen konnten wir feststellen, daß die im Hafenhandbuch als sehr gut gepriesenen Sanitäreanlagen doch nur Durchschnitt waren. Der Hafen an sich ist nicht sehr umwerfend gewesen, die anderen Yachthäfen in Fårösund allerdings auch nicht. Naja, bis zu Frühjahr war hier für Ausländer „restricted area“.

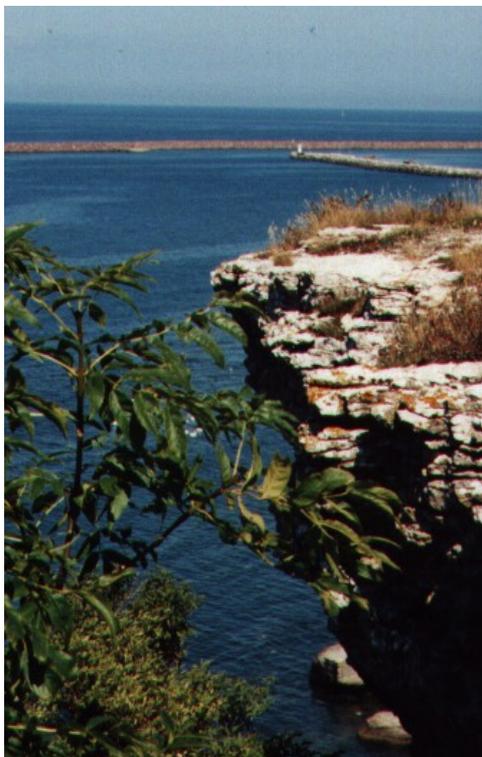
Am nächsten Tag, Donnerstag (nicht Freitag!) 13.8. war der Himmel grau, es stürmte und regnete. Nach einem Besuch beim ICA-Supermarkt untersuchten wir die Möglichkeit, mit der Fähre oder dem Bus nach Fårö zu fahren, um dort die Raukas zu besichtigen. Das wurde als zu zeitaufwendig bewertet und nach dem Fünf-nach-Elf-Wetterbericht (Sturm und Starkwind für alle Vorhersagegebiete, für uns eine 6 aus Ost) entschieden wir uns zum Auslaufen. Zum Anfang hatten wir die 6 von hinten und auf dem Weg nach Visby konnten wir in der Abdeckung der hohen Felsenküste Gotlands segeln. Also gerefft und die Fock 4 angeschlagen. Mit der Fock 4 passierten wir auch den Fårösund. Der Wind verursachte einen starken mitlaufenden Strom. Im Sund gibt es eine Engstelle mit einem ausgebaggerten und betonnten, schnurgeradem Fahrwasser. Dort mußte ich erstmal den Fotoapparat hervorholen, denn die Wirbelschlepe an der ersten Tonne war mächtig gewaltig. Die nächsten Tonnen waren Spierentonnen. Anfangs guckten sie noch etwas aus dem Wasser, aber die letzten waren nur als Schimmer unter Wasser auszumachen, über dem ein Wirbel stand. Ich schätzte den Strom auf 4..5 Seemeilen pro Stunde. Bei 5 Knoten FdW ergab das rasante 9..10 Knoten FüG. An der Nordküste hatten wir noch Raumschotskurs und Rauschefahrt mit Schiebewellen unter Fock 4. In der Abdeckung

der Küste setzten wir dann das gereifte Groß, welches kurz danach ausgereift wurde, weil der Wind doch nicht hielt, was der Wetterbericht versprach.

Bei ausreifen brach allerdings das Großfall, und zwar an der Stelle, wo es immer auf der Nagelbank belegt wird. Dummerweise rauschte es aus. Es wurde erstmal durch die Dirk ersetzt. Bei Stenkirka kramte ich den Sextanten raus und wies die Crew in die praktische Durchführung einer Höhenwinkelpeilung ein. Da der Wind sich mehr und mehr verflüchtigte und Visby voraussichtlich erst nachts angelaufen wurde, übergab ich Michael die Wache und verzog mich in die Koje. Kurz vor Sonnenuntergang kam ich wieder an Deck. Da der Wind einschlief, entschieden wir uns, Rudolf um Hilfe zu bitten. Aber kurz nach dem Starten schickte ich Rudolf wieder zur Ruhe. Das kleine grüne Lämpchen verkündete nämlich zuwenig Öldruck. Also nachgucken: Öl mußte nachgefüllt werden. Das kriegten wir mit einer aufgeschnittenen Brennspritusflasche als Trichter trotz Seegang und Dunkelheit ganz gut. Also Rudolf wieder aufgeweckt und den Vorwärtsgang rein. Der Motor tourte hoch, aber es kam kein Schub. Also Motorluk aufgeschraubt und nachgeguckt. Im Maschinenraum war alles i.O. Vielleicht lag es ja daran, daß Getriebe und Motor den gleichen Ölhaushalt hatten und das Öl sich im Getriebe noch nicht so richtig verteilt hatte. Also einfach mal den Rückwärtsgang rein, dann wieder vorwärts und alles war wieder in Ordnung. Gegen Viertel Zwölf machten wir dann im Hafen fest, neben einen auf Mississippi-Dampfer getrimmten alten Passagierschiff, welches als Bar diente.

Der nächste Tag war als Hafentag geplant. Am Morgen liefen 2 schwedische U-Boote ein. Außerdem lag die Dory im Hafen, eine Rostocker Charteryacht, die wir einmal zu Ostern gechartert hatten. Den weitesten Anreiseweg hatte jedoch eine australische Yacht. In Visby gab es viel zu sehen, die malerische Altstadt, Museen, Kirchenruinen, den Galgenberg usw. Das Wetter war schön und abends ging ich noch mal mit Tina am Strand Fossilien sammeln. Der Abend war für Michael der letzte an Bord, am nächsten morgen ging seine Fähre, zurück nach Deutschland, arbeiten. Er befürchtete nur, durch die Lifemusik auf dem Mississippi-Dampfer nicht schlafen zu können. Aber E-Technik ist ja (für Maschinenbauer) bekanntlich schwarze Magie. Jedenfalls kamen plötzlich aus dem Schaltkasten des Dampfers, der an der Pier stand, Rauchwolken und Gestank und das Schiff wurde dunkel und ruhig. Für diesen Abend war Schluß mit Musik und Barbetrieb.

Am Sonnabend, den 15.8. mußte Michael uns verlassen. Das war schade, aber endlich hatten wir etwas mehr Platz. Mit 5 Leuten auf der



Felsenlandschaft (im Hintergrund der Hafen von Visby)

Shanty ist es auf längeren Törns wirklich verdammt eng. Vormittags reparierten wir das Großfall und checkten die Strecke bis Laboe und die verbleibende Zeit. Dieser Tag war noch als Hafentag geplant. Ich durchstreifte mit Tina die Küste südlich von Visby. Die Gegend ist zwar ein Militärgelände, aber wenn keine Übungen sind ist es für jedermann zugänglich.

Am Sonntag ging es dann früh los. Hinter den Molen stand eine steife Brise und ordentlich Welle, aber nicht zuviel für die Shanty. Ziel war die nördlich Einfahrt in den Kalmarsund, die wir gerade so anliegen konnten. Tina und Niels verzogen sich gleich wieder unter Deck zum Schlafen und Stefan ließ sich zusammen mit mir mit kaltem Ostseewasser vollspritzen.

Bald kam Karlsö in Sicht. Eigentlich wollten wir dort die Höhlen besichtigen, mußten das Ganze jedoch aus Zeitmangel absagen. Mit der Zeit schralte der Wind und ich entschloß mich, nicht den Kalmarsund, sondern einen Hafen am Ostufer von Öland anzulaufen. Bald übernahm Tina mit Niels die Wache. Sie fuhr einen Holer, auf dem sie wesentlich höher an den Wind kam, da die Welle auf dem Streckbug ungünstiger kam. Sie fuhr in den Kalmarsund hinein. Borgholm wurde als Ziel auserkoren. Die Nacht konnte ich nicht so recht schlafen. Niels ging Ruder. Das merkte man daran, daß entweder das Schiff zuviel krängte wenn er zu weit abfiel oder in den Wind schoß. Dann nervte er mich damit, was „El Eff Ie“ in der Seekarte bei den Leuchtfeuern hieß. Ich sagte ihm, das heiße „El Eff El“ und stehe für Long Flash, was soviel wie Blink

heißt. Nachts machten wir dann wieder Wachwechsel und passierten im Morgengrauen die Blaue Jungfrau. Vor Borgholm mußten wir noch einmal einen Holer fahren. Nach dem Anlegen in Borgholm gegen 11.10 organisierten wir uns erstmal den Zahlencode vom Klo bei anderen Hafenliegern, da das Hafenmeisterbüro erst abends wieder geöffnet hatte.

Danach wurden die Eichenwälder und die Burgruine besichtigt. Danach gab es noch einen Stadtbummel und Abends die Reparatur einer Schotwisch. Der anschließende Törnplan sah nur eins vor: Meilenfresserei bis Laboe. Mit zwei Übernachtungen, mindestens 4 kn durchschnittliche Fahrt und bei ständigem Kreuzen könnte es zu schaffen sein bis zum Regattastart in Laboe.

Am Dienstag ging es um 8.35 los. Nach anfänglichem Kreuzen hatten wir einen Anlieger mit Rauschefahrt. In Kalmar legten wir zum Tanken an. Das dauerte über eine Stunde, da der Tankwart erst heran telefoniert werden mußte. Weiter ging es mit einem Anlieger und Rauschefahrt. Um 24.00 Uhr erreichten wir Sandhamn.

Am nächsten Morgen wurde unter Segeln abgelegt, mit Schwerwindgenau und dem einmal gerefften Großsegel. Ziel war Ystad oder Kåseberga oder ein anderer Hafen in der Gegend. Der Wind kam aus westlicher Richtung. Nach dem Passieren von Utklippan hatten wir eine mächtige Welle zu stehen. Wir taten uns das eine Weilchen an. Dann trommelte ich die Freiwächler Tina und Niels raus und verkündete den Abbruch der Tour und das Anlaufen von Karlskrona. Damit war es endgültig, daß wir zum Start der Veteranenregatta nicht in Laboe sein könnten.

Tina verholte sich wieder in die Koje, während wir mit ca. 2 m Welle zu kämpfen hatten, die großen hatten vielleicht auch mehr. Plötzlich kam Tina hoch und vermeldete, ihr Kojenpolster sei naß. Eine Peilung ergab, daß in der Bilge einiges an Wasser stand. Das war durch die Schräglage bis zu Tina's Koje vorgedrungen. Niels machte sich sofort ans Pumpen, das ging jedoch etwas schwer und war bei dem Seegang auch nicht so einfach. Also wurden die Bodenbretter weggeräumt und geputzt. Kurz eine Erklärung zur Herkunft des Wassers: Die alte Tankentlüftung führte durchs Deck in den Heckkorb. Da sie verstopft war, verlegte ich sie anders. Dabei verschloß ich das 5..6 mm - Loch im Deck nicht sofort und vergaß es dann. Durch die starke Schräglage stand das Loch häufig unter Wasser, was natürlich munter ins Schiff lief.

Nach dem Pumpen wurde gerefft und die Fock gewechselt. Die Ansteuerungstonne wurde mit Unterstützung der Game-Boy-Navigation gesichtet und gegen 15.10 legten wir in Karlskrona unter Maschine an. Die Stegnachbarn waren hauptsächlich Deutsche mehr oder weniger fortgeschrittenen Alters, mit Schiffen von 12 m Länge aufwärts. Diese waren auch „eingeweht“. Zunächst mußten die naß gewordenen Sachen (Polster, Seekarten etc.) getrocknet werden. Dank des vorbildlich eingerichteten Waschraumes mit Wäschetrockner und Trockenschrank ging das ganz gut. Seekarten trocknen vorzüglich bei 35°C im Trockenschrank. Am besten trockneten die alten deutschen Sportbootkarten, am aufwendigsten waren die schwedischen Sportbootkarten, da sie alle einzeln in einer Plastehülle verpackt sind.

Niels okkupierte gleich die von ihrem Polster entblöbte Salonkoje und funktionierte sie als Küchentisch um. Er bereitete ein paar Schollen zum Abendbrot. Beim Essen fragte unsere Stegnachbarin, was für eine gute Bratpfanne wir hätten, weil die Haut der Fische nicht verklebt sei. Niels meinte, daß die Pfanne die billigste aus den Güstrower Kochtopfwerken sei und die Haut der Fische hätte er vorher abgezogen.

Am Donnerstag plante ich mit Tina alternativ einen Stadtbummel oder einen Besuch im Marinemuseum. Da es nicht regnete und laut Wetterbericht mindestens zwei Hafentage feststanden, entschlossen wir uns zum Stadtbummel. Die anderen besuchten das Marinemuseum.

Am Freitag früh versprach der Wetterbericht etwas abflauenden Wind, für uns aber noch zu haarig. Die Leute, die am nächsten Montag wieder arbeiten mußten, hatten früh mit ihren Yachten fluchtartig den Hafen verlassen.

Wir besuchten das Marinemuseum. Nach unserem letzten Besuch ist das Museum in ein nagelneues Gebäude umgezogen. Im kleinen Museumshafen liegen zwei alte „Schutzbleche“ und ein altes Segelschulschiff, alte Kriegsschiffbarkassen, ein Handelssegelnachbau aus dem 14. Jahrhundert und die Hiorten, noch ohne Rigg. In einer alten Halle waren neben alten Beibooten und Schiffsteilen auch ein paar alte Glühkopfmotoren. Im Freigelände steht das erste schwedische U-Boot, ein Geschützturm, eine Torpedobootsbrücke und die obligatorischen Anker.

Im neuen Gebäude gibt es ein große Halle für die Galionsfiguren und interessante Ausstellungen, z.B. zur Schiffskonstruktion (z.B. 300 Jahre alte Schleppkanalkonstruktionen), Schiffsbau, Leben an Bord, Withbread-round-the-world-Regatten, Schnellbootsturbinen, Tauchen, Bergungstechnik,

Unterwasserarchäologie und vieles andere mehr. Der Clou des Museums ist jedoch etwas anderes: Das Museumsgebäude steht zum Teil auf Betonpfeilern im Wasser. Das ist an sich nichts besonderes. Aber das Museum steht genau über einem Schiffswrack. Dieses kann man besichtigen, indem man einen Stahltunnel betritt, der mit Glasfenstern versehen ist. Trotz des etwas trüben Hafenwassers konnte man gut Spanten, Beplankung, Wegerung und eine Kanone sowie auch einige Fische erkennen. Mit anderen Worten: sehr empfehlenswert.

Zurück im Hafen waren die Leute von einem Schiff dabei, ihre Grätings und andere Naturholzteile zu schleifen und zu lackieren.

Am Sonnabend klapperten wir einige der zahlreichen second-hand-Läden ab und bummelt noch mal durch die Stadt. Im Wetterbericht jagte ein Tiefdruckgebiet das andere, und zur Würze kamen noch zwei Tröge hinzu. An ein Auslaufen war nicht zu denken. Ich fuhr mit Niels' geborgtem Fahrrad und einer kleinen Flasche Johnny W. zu einer Volvo-Penta-Werkstatt. Der Werkstatteigentümer versicherte uns, daß es für Rudolf keine Ersatzteile mehr gäbe, aber gute Gebrauchtteile seien noch beschaffbar. Um seinen Eifer beim Beschaffen von Kolben-Zylinder-Baugruppe und Getriebe etwas anzuspornen, ließ ich ihm die Flasche Johnny W. dort.

Sonntag gingen wir noch mal ins Marinemuseum, dabei nutzten wir einen Trick: Die „Eintrittskarten“ sind runde Aufkleber, die man sich auf die Sachen kleben soll. Auf diesen Aufklebern ist das aktuelle Datum aufgedruckt. Nach dem Museumsbesuch kleben die meisten Leute ihre Eintrittskarten an die Laternenpfähle vor dem Museum. Wir brauchten nicht lange suchen, um dort passende Aufkleber zu finden.

Ins Schwimmbad beim Hafen wollten wir auch, aber als es losgehen sollte, hatte keiner mehr Lust. Für den nächsten Tag hatte der Wetterbericht segelbares Wetter angesagt: Südost 3-4, später Ost 6, nordwestdrehend. Mit Ost ließ es sich leicht über die Hanöbucht „rüberrutschen“. Aber die Häfen an der Ostküste der Hanöbucht waren nach der nautischen Literatur bei starken Ostwinden nicht anzulaufen, wegen Seegang und quersetzenden Strom. Nur Simrishamn sollte anlaufbar sein. Wozu hat man denn den „Atlas der Wellenhöhen für die südliche Ostsee“ an Bord. Dessen Aussagen bestätigten die Vorhersagen des Seewetterberichts, und das hieß: Morgen früh ist Auslaufen angesagt.

Abends wollte ich Tina noch mal den Motor erklären und ihr Tips geben, wo was nicht in Ordnung sein könnte, wenn er nicht will. Dabei stellte sich heraus, daß Wasser im Brennraum war. Ich kurbelte Rudolf ein paar mal ohne Kompression durch und startete ihn dann. Er sprang an und lief normal.

Am Montag, den 24.8. legten wir dann früh morgens unter Maschine ab. Rudolf spuckte große Wolken Weißrauch aus, der sich nach einer Minute in den üblichen Schwarzrauch umwandelte. Nach ein paar Minuten ließ seine Leistung nach. Ich bereitete schon alle auf das Segelsetzen vor, da ich schon vermutete, daß Rudolf uns verlassen würde. Und richtig, keine Minute später mußten wir aus dem Hafen kreuzen.

Danach hatten wir zunächst einen Anlieger, später mußten wir kreuzen. Da es nicht so günstig war, durch die Durchfahrt in der U-Bootsperre aus Stein zu kreuzen, wollte Tina die nächstbeste Schlepphilfe „anheuern“. Das war die SY „Gina“ aus Großenbrode, auf der eine ältere Herrenmannschaft segelte. Wir erklärten unser Problem mit dem nicht funktionierenden Motor. Sie schleppten uns daraufhin bis ca. 2 sm hinter die Sperre, damit wir aus den Untiefen heraus waren. Dort empfing uns Flaute, so daß wir den Anker über Bord warfen, um nicht zurückzutreiben. An uns motorten die ganzen (deutschen) Yachten aus Karlskrona vorbei, die dort wie wir so lange festlagen. Das Anker war bei der wilden Dünung nicht gerade ein Vergnügen, man mußte sich festhalten, um nicht umhergeworfen zu werden. Am späten Vormittag kam ein laues Lüftchen aus Ost auf, das uns kurzzeitig die atemberaubende Geschwindigkeit von 2 Knoten erreichen ließ. Zwischendurch kreiste ein SAR-Hubschrauber über uns, er flog sämtliche Yachten und Dampfer an als wenn er etwas suchen würde. Er fand aber nichts. Gegen 17 Uhr kam frische der Wind auf, jedoch aus Nordwest. Am Abend erreichte er 6 Windstärken. Da ich keine Lust hatte nachts zu reffen und im Dunkeln in einen unbekanntem Hafen unter Segel einzulaufen wurde die Fock weggenommen und das 2. Reff eingerollt. Damit war sicher, das wir erst morgens ankommen würden.

Zuerst planten wir Skillinge anzulaufen, aber dorthin mußten wir noch eine ganze Ecke kreuzen. Also entschieden wir uns, nach Simrishamn zu segeln. Dort legten wir am Dienstag gegen 10.30 an. Das Aufkreuzen im Hafen klappte. Der erste Aufschießer fiel zu kurz aus. Also die Fock noch mal hoch und beim zweiten Versuch klappte es. Die Crew der „Gina“, die um unsere Motorlosigkeit wußten, sowie die anderen Hafener halfen uns dann, uns zu einem besseren Liegeplatz zu verholen.

Im Hafen hatten sich die ganze Yachten aus Karlskrona wieder versammelt. Die Crew einer riesigen

Düsseldorfer Yacht hatte es aufgegeben und war mit dem Zug nach Hause gefahren. Im Hafen lag auch eine monströse Stahlyacht, die anstelle der üblichen Yachtfahrräder einen Motorroller im Heckkorb festgezurret hatte.

Nach kurzer Stadterkundung beschlossen wir trotz horrender Fahrgelder mit dem Bus nach Ystad zu fahren, um dort den Gebrauchtzubehörhändler zu besuchen, den Gerd Zucker uns empfohlen hatte. Dort versprachen wir uns Ersatzteile für unseren Motor und zwei Reffwischen. Der Händler hatte zwar ein Haufen Kram, auch interessante Sachen, aber nicht das wir brauchten. In Simrishamn zurück verkündete der Schwedenseewetterbericht 6-8 Windstärken aus Nordwest. Das hieß wieder einen Hafentag. Wir zogen schon in Erwägung, uns nach Trelleborg durchzukämpfen und dann mit der Fähre zurückzufahren und die Shanty später zu holen.

Am Mittwoch lieh sich Niels ein Fahrrad und verkrümelte sich. Um 20.00 Uhr wollten er wieder zurück sein. Ich bummelte mit Tina durch die Stadt und danach am Strand entlang. Es war wunderschönstes Segelwetter, keine Schaumkrone zu sehen. Von wegen 6 bis 8. Am späten Nachmittag wartete alles auf Niels. Eigentlich hätten wir schon lossegeln können. Niels kam dann kurz nach 20.00 Uhr. Der 20.30 Uhr -Wetterbericht verhieß: Jetzt oder nie! Ich telefonierte noch mal kurz mit Deutschland und verkündete unser Kommen. Gegen 21.30 Uhr legten wir ab. Ich übernahm mit Stephan die erste Wache bis zum Morgengrauen. Es war ein schönes Segeln, das Wetter war gut und in sicherem Abstand zogen auf dem Dampftrack die Posi's der Frachter entlang. Außerdem sahen wir eine interessante Lichterscheinung. Als wenn hinter dem nördlichen Horizont eine gigantische Lampe brannte. Von diesem Punkt gingen die Strahlen sternförmig etwa 5..10 km in den Himmel.

Den geplanten Zwischenstopp in Klintholm ließen wir ausfallen. Östlich von Falster übernahmen wir wieder die Wache von Tina und Niels. Es wehte ordentlich mit 6 Windstärken. Nachdem wir uns umständlich in Ölzeug und Rettungswesten gepellert hatten, kam vor Darßer Ort die Flaute. Ich verfluchte die Wetterfrösche, die über Radio so einen Unsinn verbreiten. Aber das waren wir ja schon gewohnt. Jedenfalls war gute Musik im Radio, wenigstens etwas. Tina und Niels kamen auch wieder heraus. Pünktlich als sie wieder unter Deck gingen, kam der Wind. Das Zentrum des Tiefs schien über uns hinweggezogen zu sein. Der Wind frischte stetig auf. Es wurde gerefft und das Vorsegel gewechselt.

Vor Rostock kamen Tina und Niels wieder heraus und am 28.8. um 4.30 legten wir nach 717,7 sm ab Stockholm wieder in Gehlsdorf an.

Dirk Schietke

Die Kinder im ASV 1998



Auch 1998 waren unsere Kinder innerhalb der gemeinsamen Trainingsgruppe mit dem Mecklenburgischen Yachtclub wieder sehr aktiv, vermutlich haben sie für den ASV sogar die meisten Regatten gesegelt. Nach etwa 6-7 Kindern in den vergangenen Jahren waren es dieses Jahr leider nur noch 4 ASV-er, auch die Segler werden eben älter und suchen nach der aktiven Jollenzeit die Seekreuzer, wie beispielsweise Stefan Joschko nun auf der Shanty weitersegelt.

Dagegen war es Albrecht Heitner auf dem 420er zu langweilig. Er hat sich nach der aktiven 420er Zeit nun einen 470er zugelegt - was eine reichlich feuchte Angelegenheit sein kann. Übrigens hat er auch Spaß an der Übungsleitertätigkeit gefunden, so daß wir als Trainer nun sehr stark vertreten sind.



Das Training fand an 2 Tagen in der Woche entsprechend der verschiedenen Altersgruppen und Kenntnisse in den unterschiedlichen Bootsklassen Opti, Cadet und 420er mit jeweils ca. 6-7 Booten je Trainingsgruppe statt. Nach Überwindung der häufig vorhandenen Einstiegsängste werden die Grundkenntnisse und auch ein wenig Ordnung schnell erlernt, so daß eigentlich jeder Segler nach ca. 2 Monaten sicher bei mehreren Booten mithalten kann.

Einige von ihnen bevorzugen dann lieber die heimische Warnow, die heißen Regattasegler



jedoch kennen bald in jedem Revier Land und Leute. So haben wir in Rerik bereits unseren Stammzeltplatz, in Ribnitz wohnen wir gewöhnlich im DRK und in Waren zur Kameruner Buchtenbambule brauchte man eigentlich gar nicht schlafen - dort wird ziemlich lange am Lagerfeuer gesungen. Auch in Güstrow zur Nebelregatta im Oktober ist die Seglerfete im wackelnden Bootshaus über dem Wasser von den

Optis bis zu den 420ern bereits Tradition. Da das Vereinsgelände kein Wasseranschluß hat, kann dieses Wochenende das Waschen auch mal ausfallen. Allerdings ist die „Örtlichkeit“ auch nicht unkompliziert.

Der besondere Höhepunkt eines jeden Jahres ist das Trainingslager. Dieses Jahr ging's mal nach Neubrandenburg, geschlafen wurde auf eigenen Campingliegen in unseren großen Zelten. Die tägliche Versorgung während der 10 Tage haben 3 Eltern gesichert - na ja wir haben auch fährerweise mal abgewaschen. Die Boote haben uns die Eltern transportiert.



Übrigens wurde natürlich auch kräftig gesegelt. Weniger Anklang fand der tägliche Frühsport. Übers Neptunfest waren die Meinungen je nach persönlichem Schicksal sehr geteilt. Übrigens haben wir im ASV jetzt einen „Herumschwänzenden Klabautermann“ - mehr wird aber nicht verraten. Zum weiteren Programm gehörte auch ein Tagesausflug quer

über den See. An diesem Tag werden dann auch mal die anderen Bootsklassen probiert.



Im Oktober können wir die kalte Jahreszeit und die abendliche Dunkelheit aber auch nicht mehr ignorieren. Die Boote werden eingelagert und weiter geht's in die Borwingschule 1 / Woche in 4 verschiedenen Gruppen. Während sich einige nur mit Lee und Luv herumschlagen, Flaggen und Boote zeichnen ergründen die anderen die laminare Strömung oder pauken die



höheren Wettfahrtregeln. Zur Bekämpfung der ersten Fettansätze wird 14-tägig über 2 Stunden in der Gehlsdorfer Schule der Muskelkater geschürt. Dazu braucht man nicht mal Krafttraining, einige pfeifige Mannschaftsspiele bewirken dies auch. Wichtige Feiern nehmen wir natürlich auch mit. Nun glaubt auch der letzte, daß man einem Weihnachtsmann erst etwas vorsingen muß, bevor er verteilt - zumindest die Geschenke. Am 12.12. haben wir mit ca. 25 Kinder, Sängerknaben, Flötenspielern, Geschwistern und Eltern bei Kaffee und Kuchen den Weihnachtsmann begrüßt. Was macht ein Segler mit Schnee ? 1999 fahren wir nun bereits zum 4. Mal mit dem Reisebus nach Tschechien zu Ski und Rodel. Befreundete Segler aus Prag übernehmen für uns die gesamte örtliche Organisation. 3-4 Eltern helfen unterstützen uns bei der Bändigung der Riesenbande. Zudem gibt es auch wie beim Segeln jährlich einige noch ungewandte Neueinsteiger - aber den Berg runter gekommen sind bisher alle wieder, manche aufrecht, manche sind vorher gekentert.

Nach dem Sporthallenfest Ende Februar in Ribnitz gucken wir im April aber schon mal wieder auf die Boote, im kommenden Jahr übrigens auf eins mehr, denn der ASV hat nun seit Dezember seinen eigenen Regattaopti!

Die Kindergruppe

Regatta mit Hindernissen

Teilnehmer:

12.09.1998

Dirk Schietke

Dirk Ulbricht

Regina Dahlhaus

eine „High-Tech“-Ixy

Der Dienstag zuvor.

„Ahh, ja. Schön. Naja. Toll, der Himmel. Wie da die Felsen aus dem Wasser ragen! Schon wieder ein Sonnenuntergang. ...“ Vor ungefähr einer Woche waren wir von unserem großen Schwedentörn mit der Shanty zurückgekommen und endlich gab es die heiß erwarteten Fotos zu sehen, gleich im Dutzend billiger. Nur ein Wehmutstropfen war dabei: Rasmus hatte etwas gegen unser Erscheinen auf der Veteranenregatta in Laboe gehabt und uns statt dessen 5 Tage in Karlskrona festgehalten und das auch noch, nachdem er schon einen Strich durch Rund Rügen gezogen hatte. Aber halt, am Wochenende sollte doch die 505er-Regatta stattfinden und nach Adam Riese und Schürmanns Rechenbuch müßte dann auch um das Blaue Band der Warnow gesegelt werden!

Da die Shanty wegen Motorschadens (nicht, daß an diesem Flautenantrieb, Rudolf mit Namen, seit unserer ersten Bekanntschaft jemals etwas nicht schadhaft gewesen wäre, aber diesmal hatte er Totalstreik eingelegt) bei der Ausrichtung ohnehin nicht würde helfen können, sprach also eigentlich nichts dagegen, hier unser Glück zu versuchen. Eigentlich. Uneigentlich aber wollte Dirk Schietke lieber nach Zwenzow auf's Wochenendgrundstück fahren, da Christian und er die Aussicht, mit Shanty auf dieser Regatta mitzusegeln, nicht gerade für die Idee des Jahrhunderts hielten. Doch warum eigentlich nicht mit einer Ixylon starten? Zwar waren die meisten Leute schon bei der 505er Regatta im Einsatz, aber Dirk Ulbricht fand sich, für den Fall, daß er dort nicht gebraucht werde, sogleich bereit mitzusegeln.

Mittwoch.

Der Morgen nach jenem Dienstag abend jedoch fing wenig erfreulich an, eine Grippe hatte mich gepackt und mir war nach allem anderen als Regattasegeln zumute. Dennoch rief ich Andrea an, um sie nach ihrer Ixylon, der 1635, und ihren Mitsegelambitionen zu fragen. Natürlich, wie sollte es schon anders sein, hatte sie bereits die gleiche Idee gehabt und wollte mit Jens auf der 1635 starten. Mal ganz ehrlich, aber bei 10 vereinseigenen Ixylons hielt ich es doch für einen ziemlichen Schwachsinn, sich mit vier Leuten auf einer Ixy zusammenzudrängen oder deswegen mit der Shanty hintendrein zu segeln. Daher entschieden wir, daß ich mich erst mal nach einer anderen Ixylon erkundigen würde. So ging also die Herumtelefonierei los. Zunächst rief ich bei Guido an, der, nachdem ich ihm erklärt hatte, daß ich auch noch so ein schwarzes Schaf aus der „nicht existierenden“ Jollentruppe sei, mir riet, Robert oder Klein Harry um ihr Boot zu ersuchen. Also wandte ich mich erst mal an Robert, allerdings nur, um von ihm zu erfahren, daß sein Boot wegen irgend einer Kleinigkeit nicht einsatzfähig sei und bei dem Ausbildungsboot auch noch was zu reparieren wäre (Ist ja nichts Neues, scheint mir.). Ansonsten könnte ich ja mal Stefan August fragen.

Meine Begeisterung kannte keine Grenzen. Natürlich war mir klar, daß an der Vogelscheuche von Ausbildungsboot noch was zu reparieren wäre, nämlich die gebrochene Rolle vom Großfall und wenigstens ein dutzend anderer Kleinigkeiten von den Klemmen über die Toppnantführung bis zum Auftriebskörper, dazu brauchte ich nicht einmal einen Blick auf

das Boot zu werfen, schließlich wußte ich, wo ich letzten Winter mit dem Reparieren aufgehört hatte, als es mich in das ferne Svealand verschlagen hatte. Nein, mit der Vogelscheuche an einer Regatta teilzunehmen, fiel mir im Traum nicht ein. Doch wer, zum Kuckuck, war eigentlich Stefan August? Da gab es nur eine Möglichkeit, das herauszufinden, nämlich die Mitgliederliste und ein Telefon ...

Ich will es hier ganz frei und offen gestehen: Zu sagen, ich sei erstaunt gewesen, als sich Stefan und Klein Uwe sofort und ohne Umschweife bereit fanden, uns ihr Boot zur Verfügung zu stellen und sich darüberhinaus auch noch bereit erklärten, uns Freitag nachmittag alles zu zeigen, ist eine grobe Untertreibung.

Freitag.

Sonnenschein, frischer Wind und ein paar Wolken; das herrlichste Segelwetter harrte unser, als wir uns am späten Nachmittag jenes Tages auf der Jollenwiese trafen und mir war so hundeelend, wie einem bei einer Grippe nur sein kann. Klein Uwe erklärte geduldig, was das alles für Bündel und Strippen waren, die da kreuz und quer durchs Boot liefen, und mein Kopf konnte sich die ganze Zeit nur ein warmes, weiches, gemütliches Bett vorstellen. Dirk Ulbricht kam, sich alles noch mal von mir zeigen zu lassen und statt dessen holte ich den Rolli. 10 Monate Ixylon-Entzug, strahlender Sonnenschein und ein frischer Wind waren zuviel, um noch länger tatenlos auf die Warnow zu schauen.

Mit etwas Unterstützung aus Mangel an Einsatzfähigkeit meinerseits ging es wenig später den Slip herunter und bald darauf mit vollen Segeln Richtung Schmarl. Ei, was war das für ein herrliches Gefühl, so über die Warnow zu rauschen, ohne daß man mit gebrochenen Rollen, klemmenden Schwertern oder zusammengeflickten Trimmeinrichtungen kämpfen mußte! In diesem Moment fiel mein Blick auf einen kleinen weißen Gegenstand im Schwalbennest: Der Sektkorken, ich hatte den Sektkorken vergessen! (Typisch, Tina., kannst froh sein, daß dein Kopf angewachsen ist, sonst vergißt du den eines Tages auch noch mal irgendwo.) Was half's, kaltes Wasser hin oder her, ich zwängte den Korken also soweit in den Abfluß im Heck, daß ich wenigstens den Eindruck gewann, er würde zumindest für die nächste Stunde dableiben und seinen Zweck erfüllen, was er freundlicherweise dann auch tat. Auf die Jollenwiese zurückgekehrt, entledigten wir uns also erst mal wieder unserer zusätzlichen Ladung, erstaunt, wieviel Wasser so eine Ixy doch bunkern kann....

Samstag - Regattatag.

Der nächste Tag begann überaus vielversprechend. Der Himmel war wolkenverhangen, kein Blättchen rührte sich in einem noch so leisen Windzug, und der Wetterbericht prophezeite Dauerregen für den Nachmittag, was ich ihm im Gegensatz zu den 4-5WS auch widerspruchslos abnahm. Da Dirk Schietke schon einen Tag eher aus Zwenzow zurückgekehrt war, fuhren wir frühzeitig zusammen in den Verein, um bis zur Bootsmannsbesprechung um 9.00 Uhr noch Zeit für einen Blick auf die Ixy zu haben. Doch Dirk S. hatte wenig Lust auf Regattasegeln. Kein Wind, lausige Temperaturen und trübe Sicht, dafür gute Aussichten auf Regen, er hatte wirklich alle Argumente für einen Faulenzertag auf seiner Seite, aber ich blieb hartnäckig. Erst mal sehen, was sich um 9.00 Uhr tut...

Im Verein angekommen, trafen wir zwar nicht, wie erwartet, auf Dirk U., dafür aber auf Niko, der mit seinem Laser ebenfalls an der Regatta teilnehmen wollte. Kurzerhand also begaben Niko und ich uns zum Regattabüro, um die Lage zu peilen. Es dauerte auch gar nicht lange, da fanden sich Jens und Andrea ebenfalls ein und nach kurzem Hin und Her meldeten wir uns schließlich alle für die Regatta, allerdings nicht ohne, daß ich mich erst mal bei Jens über unsere Segelnummer informieren mußte (die stellen aber auch Fragen in so einem Regattabüro...).

Während Niko und Jens in den Verein zurückkehrten, um die Boote fertig zu machen, warteten Andrea und ich auf die Bootsführerbesprechung. Viel zu hören gab es da allerdings

wenig: 1x die Warnow rauf bis zum Überseehafen, Tonne 53 an Backbord runden und zurück zur Ziellinie zwischen Flaggenmast und Schwimmweste, so kurz, so einfach. (An sich sollte es ja noch eine Tonne im Stadthafen zum Runden geben, aber auch wenn ich nicht gerade Cassandra bin, so sah ich diese doch bereits in jenem Moment der Bahnverkürzung zum Opfer fallen.)

Zurück auf die Jollenwiese, fühlte ich mich allerdings erst mal genötigt, meine Mannschaft auf Trab zu bringen, Jens visierte die 1635 schon mit dem Rolli an, bis zum Start fehlte gerade mal noch eine halbe Stunde und unsere ausgeborgte „High-Tech-Ixy“ schlummerte immernoch unter der Plane! Doch mit vereinten Kräften, d.h. Dirk U. holte die passende Seekarte von der U2, Dirk S. machte sich segelfertig und ich packte erst mal das Boot aus, ging es alsbald zu Wasser und nichts wie hinter Jens und Andrea her zum Start. Soviel jedenfalls war soweit schon mal sicher: Im Paddeln waren wir unschlagbar.

Dann dümpelten wir gemütlich auf der Startlinie und warteten auf das Vorbereitungssignal. Da, mit lautem Donnern krachte die Kanone zum ersten Mal und eine träge wabernde Rauchspur zog sich quer über die Warnow. Schwuppdiewupp ging das Groß hoch, fein, endlich funktionierte mal etwas so, wie es sollte! Gleich hinterher noch die Genua ausgerollt und mit einem bißchen Wind dazu konnte es eigentlich losgehen, aber was war denn das, so miserabel hatte die Genua doch gestern nicht gestanden?! Da schimpfte Dirk S. auch schon los: „...“. (*Zensiert.*)

Arme Rollfockanlage. Indessen, es half alles nichts, wir mußten die Genua runternehmen, um das Segel oben ausrollen zu können. Dirk U. hatte jedoch das Fall noch nicht ganz von der Klampe gelöst, da kam, noch ehe wir uns versahen, mir nichts, dir nichts der ganze Schmus auch schon mit einem lautstarken "Zwing" von oben angefliegen. Das Fall hatte sich einfach von dem Haken gerissen, der es mit seinem drahtenen Teil verband, welcher daraufhin inclusive Genua den Weg von der Saling zum Vorschiff angetreten hatte. Und da heißt es immer, alles Gute kommt von oben.

„Tolle Sache.“, kommentierte Dirk U. überaus treffend, während Dirk S. die Gelegenheit sogleich nutzte, um überaus ausdrucksstark sämtliche Rollfockanlagen und Ixylons zum Mond zu wünschen und eindringlichst für die sofortige Rückkehr auf die Jollenwiese zu plädieren.

„Abgelehnt. Ich bin hier zum Regattasegeln!“ Dachte ich jedenfalls bisher so.... . Zugegeben, es stimmte ja, ohne Genua brauchten wir erst garnicht zu starten, ohne den Mast zu legen, war das Fall nicht wieder einzuziehen und unter einer halben Stunde war das nicht zu machen. Das in diesem Moment krachende 2. Vorbereitungssignal ließ allerdings keine Zweifel daran, daß uns keine halbe Stunde mehr bleiben würde. Warum, zum Kuckuck, haben Ixylons eigentlich keine Dirk?! Dirk? Klare Sache!

„Setz die Fock eben mit dem Spifall!“

Zu langem Hin und Her blieb keine Zeit mehr, kaum hatten wir unsere Genua klar, da spie das kanonerene Monster auch schon zum dritten Male Donner und Rauch in die Trägere des morgendlichen Dunstes hinein. Nicht, daß uns dadurch mit einem Mal ein kräftiger Windstoß von der Startlinie herunter Richtung Überseehafen getragen hätte, nein, außer einer gewissen Hektik um uns herum, schien sich nichts verändert zu haben, unmerklich glitt die Warnow durch Dunst und Kälte gen Ostsee, und doch, bald schon standen wir nicht mehr auf der Startlinie! Mein Blick glitt umher auf der Suche nach einer Andeutung von Wind, einer müde zuckenden Flagge oder einem zitternden Blatt vielleicht, aber nichts schien willens, aus der Erstarrung jenes Morgens zu erwachen. Und dennoch, etwas war nicht mehr wie zuvor, es war, als läge mit einem Mal ein kaum merklicher Windhauch von irgendwoher sozusagen in der Luft. Doch halt, was machten denn die da auf dem 14-Footer... ?

„Genua runter und Spi hoch!“

Man war begeistert. Kaum hatten die beiden Dirks die verflixte Genua wenigstens so annähernd mit dem Spifall durchgesetzt bekommen, da sollten sie sie auch schon wieder

runterholen. Was half's? Nach einer halben Ewigkeit, so kam es mir vor, kam der Spi endlich zum Vorschein, doch nur um ungeschlüssig vor dem Vorstag herumzulungern. Dennoch, sei es nun, daß er tatsächlich ein wenig Wind fing oder sei es, daß es die Warnow gut mit uns meinte, langsam kamen wir, trotz der zusätzlichen Ladung von 2 Trimmgewichten im Vorschiff, von der Stelle. Unglaublich! Langsam, unendlich langsam, wie es schien, passierten wir das Portcenter, und das an 2. Position hinter dem 14-Footer! Da war Dirk S. mit einem Mal wie ausgewechselt, Nebel, Kälte und Flaute waren vergessen, und Begeisterung griff um sich. Irgendwo im Dunst vor uns wartete die Wendemarke.

Indessen verkündeten weitere Donnerschläge den Start der Dickschiffe. Da bot sich uns mit einem Mal ein grandioser Anblick: Vor der Kulisse der alten Speicherhäuser am Stadthafen erschien eine solche Armada, daß man die Warnow trocknen Fusses hätte überqueren können, indem man einfach von einem Schiff zum nächsten sprang, und vor jedem Vorstag blähte sich in einem leichten Windzug in schillernedem Kontrast zu dem Grau des Tages ein bunter Spinnaker. Hätte ich doch nur mein Teleobjektiv dabei gehabt!!!

Als ich meinen Blick schließlich wieder von dem Bild losriß und nach vorne richtete, bahnte sich etwas an, was keiner von uns für möglich gehalten hätte: Wir rückten dem 14-Footer auf den Pelz! Er stand ein Stück in Luv von uns, etwas dichter am rechten Warnowufer als wir und schien gar auf der Stelle festzukleben. Langsam, endlos langsam, wie es uns schien, schoben wir uns an ihm vorbei. Wie war das möglich? Hielten die Pappeln am Ufer den letzten Windzug von der Warnow zurück oder befanden wir uns in einer unmerklichen Strömungsrinne der Warnow? Ich weiß es nicht.

Wie auch immer dem gewesen war, es währte nur von kurzer Dauer, denn nun erreichte der leichte Wind, welcher die Spinnaker der Dickschiffe gefüllt hatte, auch uns, der 14-Footer fiel etwas ab und es dauerte von da an auch nicht allzu lange und dieser war auf



Tein und die XY1635 im Kampf mit der Flaute

und davon. Da aber nun einmal wenigstens ein wenig Wind über die Warnow schlich, so dauerte es natürlich auch nicht lange, bis Nikos einsames Segel genug Wind gefangen hatte, daß sein leichter Laser in Fahrt kam und er zügig ein ganzes Stück in Lee von uns passieren konnte. Zu machen war da freilich nichts und so richteten wir unser Augenmerk lieber auf die 1635, welche uns in nicht allzu großer Entfernung vor dem Tein folgte. Zu unserem Ärger mußten wir allerdings feststellen, daß diese Entfernung die unangenehme

Eigenschaft hatte, immer kürzer zu werden. Was war da zu tun? Dirk S. riet, die Spischoten über den achteren Block zu führen und nicht, so wie ich es machte, hinter dem Traveller direkt aus der Hand zu fahren und mehr anzuluven, um Jens und Andrea mit unseren Abwinden und -wassern (genannt hydro- und aerodynamische Kampfmittel) den Weg zu

verlegen, was mir allerdings wenig fair vorkam. Also wechselte ich erst mal die Spischotführung, während Jens und Andrea immer näher kamen, aber dennoch wollte sich daran nichts ändern, im Gegenteil, ich gewann eher den Eindruck, daß sich der Spi auf diese Art und Weise schlechter führen ließ.

Dirk S.' Begeisterung war indessen verfliegen und hatte einer Art ohnmächtiger Aufregung Platz gemacht, welche sofort tausend Mittel ergreifen will, jedoch keines zur Hand hat. Da setzte Andrea zum Überholen an. War es den beiden auf der 1635 vorhin noch nahezu



Das Startfeld des Blauen Bandes der Warnow

undenkbar vorgekommen, wie wir bei so leichtem Winde überhaupt schon nur mit 3 Leuten starten konnten und dann auch noch an so vergleichbar guter Position, so freuten sie sich jetzt umso mehr, uns doch noch zu überholen und ich ließ sie gewähren ohne den Versuch zu unternehmen, sie durch Anluven daran zu hindern. Mit Dirks guter Laune war es da freilich erst mal zu Ende und ich bin heil froh, daß sich seine Verärgerung nicht über mir bzw. über Dirk Ulbricht entlud. Vielleicht hätte ich auch wirklich anluven sollen, vielleicht hätte ich es gar unbedingt tun müssen, aber abgesehen davon, daß ich nichts vom Regattasegeln verstehe, da dies meine erste Regatta war, die Veteranenregatta in Laboe nicht mitgerechnet, da ich dort lediglich als Mitsegler beteiligt gewesen war, war und ist Andrea jemand, dem ich den Sieg vor allen anderen gewünscht hätte.

Doch dies bedeutete nicht, daß ich für sie zurückzustehen gedachte. Sie war schneller gewesen als wir, und wenn ich ihr den daraus entstehenden Vorsprung auch nicht auf eine solche Art vereiteln wollte, so bedeutet dies noch lange nicht, daß es mir an Ehrgeiz für eine Regatta mangelte. Wir drängten also uns so weit wie möglich nach vorne zusammen, mit leichtem Lee-Trimmm dazu und visierten, die Spischoten wieder direkt in der Hand und ein Auge auf dem großen, bunten Segel, die 1635 an. Tatsächlich, obwohl der Wind noch immer kaum ein Kräuseln des trüben Wassers zustande brachte, kamen wir Zoll für Zoll Jens und Andrea näher. Und nun, was nun, Tina? Entgegen aller hydro- und aerodynamischer Kampfmittlempfehlungen von Dirk S. hielt ich mich ein Stück in Lee und kam vorrüber! Doch unsere Freude war nur von kurzer Dauer. Nicht nur, daß sich der Tein in den langsam auffrischenden Böen immer näher an uns heran pirschte, nein, fast stehenden Fußes gelang es Jens und Andrea, uns erneut zu überholen. Natürlich nahmen wir sofort die Verfolgung auf, mit den launischen und ungleichmäßigen Böen ringend, aber statt dessen nahm der Abstand zu allem Überfluß an Länge zu. Dirk S.' Begeisterung darüber noch zu erwähnen, ist wohl hinfällig.

So begann unser Kampf mit der 1635 auf's Neue, ohne daß sich ein Erfolg einstellen wollte. Auf diese Weise näherten wir uns Schmarl. Da endlich gelang es uns, in ein paar Böen aufzuschließen. Jetzt endlich mußte es gelingen. Zunächst versuchte ich weiter nach Luv zu kommen, doch dabei ging zuviel Fahrt verlohren, kurzerhand versuchte ich es also erneut in Lee, erfolglos. Begleitet von Jens' Neckereien und den unvermeidlichen Entgegnungen Dirk S.', arbeitete ich mich langsam wieder nach Luv hinüber, doch diesmal ging Andrea mit. Es war wie verhext, ich kam einfach nicht an Andrea vorbei. Hydroaerodynamische Kampfmittel, ich weiß es ja inzwischen. Doch das letzte Wörtchen war das nicht, denn das

hatte der Wind. Endlich nämlich konnte sich dieser doch noch darauf besinnen, daß es an der Zeit sei, uns mit einer Böe einzudecken und da hatten Jens und Andrea in Lee von uns freilich das Nachsehen, wir waren vorbei! Oh Freude, indess, wie lange noch?

Mitlerweile kamen vor uns die Schmarler Fährre und der bewaldete Hügel der einstigen Burg in Sicht. Irgendwo dort hinter mußte die Wendetonne sein, laut Karte ziemlich dicht am Kai der Schnellfähren. Aber bis dorthin lag noch ein gutes Stück „Arbeit“ vor uns, nämlich die Kreuz, denn ab dem Knick war es mit Spinnackersegeln natürlich vorbei. Leider. So hieß es denn runter mit dem Spi und hoch mit der Genua. Wäre es doch nur so einfach gewesen! Zwar kam der Spi schnell herunter, aber die Genua dachte nicht im Traum daran, sich ebensoschnell wieder setzten zu lassen. Als erstes galt es, das Fall umzuknüppern, sodann verfieng sich natürlich erst mal die Genua am Vorstag und wir waren genötigt, sie wieder ein gutes Stück herunterzunehmen und das auch noch, nachdem wir sie mit dem dazu überaus ungeeigneten Spifall mühselig soweit hinaufgezerrt hatten. Kaum jedoch hatten wir sie schließlich doch halbwegs durchgesetzt bekommen, da gab es auch schon (mal wieder) ein lautes Zwing und sie hing derart durch, daß wir ebensogut mit einem Lateinersegel hätten versuchen können zu kreuzen. Das beruhigende an der Sache war jedoch, daß die Genua nicht vollständig herunter gekommen war, das Spifall mußte sich also noch in seiner vorgesehenen Führung befinden, zumindest weitestgehend. Da bemerkte ich auch schon des Übels Ursache: Der Bändsel, welcher die Umlenkrolle an der Hecklast befestigte, war unter dem unerwarteten Zerren Dirk S.' gerissen. Ein Segen, bloß ein Benzel und keine Klemme! So bekamen wir unsere vermaledeite Genua im dritten Anlauf schließlich doch noch zum Stehen und die Kreuz konnte beginnen.

Beginnen? Der 14-Footer war uns indessen bereits mit vollem Spi wieder entgegengekommen, Niko war dreimal über alle Berge, Jens und Andrea waren so gut wie auf und davon und der Tein setzte soeben lautstark und wortreich zum Überholen an. Das aber mochten wir uns nicht gefallen lassen! Die Schoten nicht zu fest geholt und nicht mehr des Luvschwertes im Wasser als eben zum Halten der Höhe nötig nahmen wir den Kampf auf. Da ging es freilich hoch her, gegen diese Unglaublichkeit, sich gegen eine mit drei Leuten überladene Ixy ernsthaft wehren zu müssen. Doch dadurch war mein Ehrgeiz nichts weniger als gleichermaßen angestachelt, diesen Jollenkreuzer ja nicht an uns vorbei zu lassen, mochte er das Blaue Band letztes Jahr gewonnen haben oder nicht. In leichter werdenden Böen kämpften wir uns, jede Böe, jede Wende, ja jede noch so kleine Aktion des Gegners argwöhnisch beobachtend bis zum Strand an der Burg vor, ohne daß einer die Oberhand zu gewinnen vermochte. Jedoch gelang es uns, mehr Höhe zum jenseitigen Ufer, an dem nun auch der Fährterminal sichtbar wurde, zu halten. Da, wir suchten gerade nach einer passenden Möglichkeit, das Fährwasser zu queren, ohne zwischen den Fähren in Bedrängnis zu geraten, fiel die Entscheidung: Wir konnten uns mittels der gewonnen Höhe absetzen, während der Tein einen weiteren Holer fahren mußte, um nicht mit dem Strand in Konflikt zu geraten.

Doch nun begann der Kampf erst recht. Kurz vor uns kreuzten Jens und Andrea in den schwächer werdenden Böen, steuerbord vorraus sichteten wir die Wendetonne und Niko, ja wo war eigentlich Niko? Bevor wir Zeit fanden, uns mit dieser Frage zu beschäftigen, hieß es jedoch erst mal an der 1635 vorbeikommen. Wie durch einen äußeren Taktgeber in Gleichschritt versetzt, fuhren wir unsere Schläge, ohne daß einer einen Vorteil über den andern erringen konnte. Eins war sicher: Wir hatten die Tonne nicht weit von uns in Luv, während nach Lee viel Raum war. Entscheiden würde nicht die Höhe relativ zur Ostsee, sondern relativ zum Fährterminal. Indessen näherte sich sogar schon das erste Kielboot, eine ellenlange Dehler. Ich orientierte mich also nach der Tonne. Auch schien die Dehler vor dem Kai noch halbwegs Wind in ihren Segeln zu haben, während ich zum alten Fischerdorf hin den Eindruck nicht loswerden konnte, daß es mit dem Wind bald ein Ende nehmen würde. Es mußte doch möglich sein, mit zwei kurzen Holern die Tonne zu gewinnen, also nichts wie gewendet. Diesmal jedoch schieden sich die Geister: Jens und Andrea hielten Kurs, um so

lange wie möglich den eigentlich vorteilhafteren Schlag weiterzufahren. Tatsächlich jedoch konnten wir auch auf dem neuen Bug noch ein wenig Höhe nicht nur nach Luv, sondern auch nach der Tonne gewinnen. Dann, die nächste Wende. Argwöhnisch beobachtete ich die Dehler vor der Tonne, da, jetzt ging sie rum und nahm unter voll geblähten Spi Kurs gen Gehlsdorf. Jetzt mußte es reichen. Wende! Gleich mußte es sich zeigen, ob wir genug Höhe schaffen würden, um die Tonne mit nur einer weiteren Wende zu holen. Langsam aber stetig näherten wir uns dem Kai. Ein Glück, daß wenigstens keine dumme Schnellfähre dazwischen funkte! Noch hielt der Wind, aber lange konnte dieser Zustand nicht mehr währen. Da, die Fahrt in einer Böe zur Wende nutzend, hatten wir die Tonne ein paar Meter vorraus in Lee von uns! Jetzt nur schnell den Spi klar und nichts verschenkt. Mit einem letzten Anflug von Rauschefahrt ging es um die Tonne herum, die Genua verschwand, es folgten ein paar bange Minuten des Wartens, dann ging der Spi hoch und blähte sich ein wenig in der letzten Böe vor dem Überseehafen.

Jetzt entdeckten wir auch Niko wieder, er hielt aus Richtung der Warnowwerft auf das Wendeschiff zu, die dazugehörige Tonne mußte ihm aus irgendwelchen unerfindlichen Gründen entgangen sein! Da er auch im Folgenden diese nicht rundete, fiel er letztlich aus der Wertung, segelte jedoch noch bis zum Schluß die Regatta mit. Es dauerte auch nicht lange, da kreuzten wir auch den Kurs der 1635 wieder, diesmal unter Spi und in vergleichsweise voller Fahrt, während sich Andrea und Jens noch weiter auf die Tonne zuarbeiteten. Etwas weiter warnowaufwärts entfaltete sich nun auch wieder das längst weit entfächerte Regattafeld der Dickschiffe, durch das es nun galt, möglichst ungehindert hindurch zukommen. Mit einem Mal jedoch schreckten mich Motorengeräusche von Steuerbord aus meinen diesbezüglichen Betrachtungen: Schreck laß nach, die Schmarler Fähre kam in voller Fahrt angebraust! An das doofe Ding hatte ich gar nicht mehr gedacht. Doch was nun, anluven? Ich zauderte. Ach was, das mußte ausreichen, vor ihrem breiten Landebootmaul vorbeizukommen. Im nächsten Moment war sie auch schon heran, verdutzte Augenpaare starrten von oben auf uns herab, dann glitt die Fähre, uns mit ihrem Schwell ein wenig anschiebend, an unserem Heck vorbei.

Indessen flaute der Wind immer weiter ab, Regen lag in der Luft. Es dauerte auch nicht lange, bis dieser mit wenig erfreulicher Stetigkeit auf uns herabzurieseln begann. Nun hatten wir nichts weiter zu tun, als unsere Position zu halten und so schnell wie möglich zur Ziellinie zurückzukehren. Mittlerweile rundeten nach und nach auch immer mehr Dickschiffe die Tonne und bald verschwand Jens' und Andreas blau-grüner Spi zwischen den sich drängenden bunten Segeln im Dunst. Dafür jedoch setzte sich davon bald ein einsames weißes Segel ab: Niko kam. In dem lauen Wind, der nur allzusehr an die Anfangsflaute erinnerte und kaum unseren Spi zum Stehen zu bringen vermochte, dauerte es jedoch bis hinter Marienehe, ehe er uns eingeholt hatte. Da erfuhren wir endlich, warum Niko die Tonne nicht mitgenommen hatte: Er hatte nicht recht gewußt, wo sich diese befand und leider niemanden vor sich gehabt, dem er hätte folgen können. Nachdem er seinen schönen Vorsprung derart dahin gesehen hatte, hatte er das Ganze als unnütz aufgegeben, aber nun wollte er doch wenigstens noch bis zum Ende mitsegeln. Künstlerpech bzw. -geschick. So erreichten wir schließlich nach einer scheinbaren Ewigkeit das Portcenter, von wo aus wieder gekreuzt werden mußte. Doch hatte der Wind diesmal ein Einsehen und sandte uns dazu wenigstens noch ein paar Böchen, als ausgewachsene Böe konnte man diesen Hauch eigentlich kaum bezeichnen, über die Warnow vor dem famosen Einkaufszentrum. Diesmal gelang es uns auch, den Spi vergleichsweise schnell gegen die Genua auszutauschen und wir passierten zur Kaffetrinkszeit, begleitet von einem lautstarken Tröt, hinter Niko die Ziellinie. Eine gewisse Flagge am Mast bestätigte die Bahnverkürzung.

Anschließend ging es eilens auf die Jollenwiese zurück. Ich war dermaßen durchgefrohren und -geweicht, daß ich mich erst mal hinter die Scheiben des Hörsaals verkroch, während die beiden Dirks die famose „High-Tech-Ixy“ wieder verpackten und die Segel zum Trocknen aufhingen. Da gewahrte ich Jens und Andrea. Doch was war das? Warum

hielten sie denn so auf den Steg hier zu? Wollten sie etwa hier herein? Ich traute meinen Augen kaum, doch tatsächlich, da kamen sie auf den Slip zu haltend herein, ohne die Ziellinie einige Stege weiter passiert zu haben. Ich brauchte nicht lange auf die Erklärung zu warten: In größter Hektik klarierten die beiden ihr Boot, dann kam Andrea zu mir: In einer halben Stunde war Ladenschluß und sie hatten nichts mehr zu Essen für das verbleibende Wochenende!!! Na, in Schweden wär ihnen *das* nicht passiert, da haben die Supermärkte selbst Heiligabend von 8.00 bis 22.00 offen.

Danach machten sich die beiden Dirks und ich auf den Weg zum MYC, gespannt auf das Ergebnis und hungrig nach heißem Tee und warmen Essen. Damit war es allerdings nicht weit her. Erst nach längerem Herumfragen fand sich eine ältere Dame, die ein Einsehen in die Notwendigkeit dieser Dinge hatte, und sich daran machte, heiße Suppe und Tee zu organisieren. Dirk S. dauerte das allerdings viel zu lange, er machte sich auf den Weg zu den geheimen Reservekonserven der Shanty, die wir noch von unserem Schwedentörn übrig hatten. Indessen wärmten Dirk U. und ich uns erst mal an einem heißen Tee aus einer Thermosflasche. Wir brauchten auch nicht lange warten, da hatte die gute Dame aus den verschiedensten Konservendosen von Suppe bis zu Gemüseintopf ein dampfendes Gericht gezaubert, dem nicht nur wir reichlich und dankbar zusprachen. Die Bockwürstchen, die Dirk S. von der Shanty mitgebracht hatte, setzten dem ganzen die Krone auf. Dann hieß es warten, warten und nochmals warten. Schließlich begaben wir uns nach oben, um von dort aus den Zieleinlauf der letzten vermißten Yachten zu beobachten. Dann, endlich ging es an die Siegerehrung. Es gab ein paar blaue Bänder für diese oder jene aus irgendwelchen unerfindlichen Gründen irgendwie besonders kategorisierten Schiffe, eins für den 14-Footer, eins für die schnellst Kielyacht und Urkunden für die ersten 10 übrigen Yachten. Danach durften wir uns dann gnädigerweise nach unserem Platz erkundigen. Wir wurden an 3. Stelle geführt, hatten jedoch die Ehre auf die 2. aufzurücken, nachdem wir den „Rechnungsmeister“ über Nikos ungerundete Tonne aufgeklärt hatten und dieser sich von der Wahrheit dessen überzeugt hatte. An 3. Stelle folgte nun also der Tein, Jens und Andrea entfielen der Wertung. Ein wenig enttäuscht war ich jedoch trotz des insgesamt erfreulichen 2. Platzes: Wenigstens eine Urkunde hätten sie uns gönnen können. Ich kam mir vor wie ein Stiefkind, das sich irgendwohin verirrt hat, wo man es eigentlich gar nicht haben will. Anscheinend ist das Blaue Band der Warnow eine Regatta für Dickschiffe, auch wenn es in der Ausschreibung anders geklungen hatte.

Mein Dank gilt an dieser Stelle denen, die es mir ermöglichten, diese meine erste eigenverantwortliche Regatta zu segeln: Stefan August und "Klein Uwe".

Tina