

**Das Meer kennt kein Mitleid,  
keine Treue, kein Gesetz,  
kein Gedenken ... Seine Unbeständigkeit  
kann menschlichen Zwecken nur durch  
unverzagte Entschlossenheit und schlaflose,  
bewaffnete, argwöhnische Wachsamkeit, in  
denen eigentlich immer mehr Haß als Liebe  
liegt, dienstbar erhalten bleiben.**

*- JOSEPH CONRAD, Der Spiegel der See*

# Inhaltsverzeichnis

Regatten und andere Termine	4
Herrentag 2001	5
Albrechts Bericht	9
Walfang auf der Ostsee	11
Regatten, Pleiten, Pech und Pannen	12
Winterlager der Kinder in Tschechien	20
IDJM 2001	24
XIII. Veteranenregatta	26
Das Ixylon-Regattajahr	32
Stralsunder Segelwoche	36
Besuch bei Rudolph in Rödvig	38
Bilder	43-50
Ixylon Wandertour 2001	51
Wenn Veteranen auf Regatta gehen	59
Blaues Band der Warnow	65
Auszug aus: Eine Woche auf Universitas II	68
Matchrace gegen Ceros	75
Von dicken Schiffen und schlanken Jollen	78
Vereinseigene Schiffe	81
Wichtige Vereinsadressen	82
Wind und Seegangsskala	83

# Regatten und andere Termine im Jahre 2002

## **Juni**

- 3. bis 9. Stralsunder Woche
- 9. Zieleinlauf Volvo Ocean Race in Kiel
- 15. Lauterbach: Regatta "Rund um den Vilm"
- 22. Stiftungsfest ASVzR
- 25./26. Greifswald Cup
- 22. bis 30. Kieler Woche

## **Juli**

- 5./6. Lohme Schwansteinregatta und Hafenfest#
- 6. bis 14. Warnemünder Woche
- 19. bis 28. Travemünder Woche
- 12. bis 14.. Saßnitz: Rügener Hafentage
- 13. bis 20. Regatta der vier Ecken der südlichen Ostsee
- 27./28. Lauterbach: Goor-Cup
- 26. bis 28. Breege: Boddenregatta Breege-Dranske

## **August**

- 6. Breege: Saalhund-Regatta
- 8. bis 11. Hansesail Rostock
- 15. bis 18. XIV Klassiker Regatten Laboe (Veteranenregatta)
- 18. bis 24. Baltic Offshore Nations Cup
- 24./25. Greifswald/Lauterbach: Regatta "Boddenetappen"
- 31. bis 1.9. Ausrichtung Warnemünde Cup (Ixylon/505)

## **September**

- 7./8. 2. Warnemünder Dreieck, Herbstdreieck (ASVzW)

## **Oktober**

- 12. Absegeln ASVzR

## **November**

- 16. Arbeitseinsatz, Herbst-Mitgliederversammlung

## Herrentag 2001

Es war endlich wieder soweit. Raus auf die Ostsee und den ganzen Mist an Land hinter sich lassen. Im Gegensatz zu den letzten Jahren hatten wir `mal wieder unser 6-Mann-Crew voll: Stephan Joschko, Christoph Boelke, Niels Rickert, Sören Thiele, Regina Bruhn und meine Wenigkeit.

Es wurde überlegt, ob wir noch Mittwoch Abend ablegen, aber da Niels erst spät aus Magdeburg kam, verzichteten wir auf das Vergnügen einer Nachtfahrt und bunkerten in Ruhe. Den Abschluß der Stuarbeiten feierten wir bei diversen Pizzen, die wir uns von einem Pizzabäcker holten. Die Routenplanung wurde intensiv unter Zuhilfenahme diverser Übersegler auf dem Steg diskutiert. Durch Guldborgsund und Smålandsfahrwasser oder Fehmarnbelt oder –sund und Großen Belt? Wir entschieden uns wegen der größeren Hafendichte für die erste Route und verabredeten mit U2 Femø als Etappenziel vor Spodsbjerg. Der Buk wollte die zweite Route wählen.

Am nächsten Morgen kamen wir um 5.40Uhr los. Aufgrund von Windmangel mußte Rudolpho ran. Hinter der Mole konnten wir dann segeln. Die Sonne kam hervor und Niels setzte sich trotz niedriger Temperaturen zwecks Pigmenthaschen mit freiem Oberkörper ins Cockpit.

Auf dem Weg nach Gedser sah ich bei den Püttingeisen der Leewanten irgend etwas klemmen. Ich dachte es sei Dreck, wollte es entsorgen und hatte 2 Zehn-Mark-Scheine in der Hand. Wie sich herausstellte, waren sie Christoph aus der Tasche gerutscht. Jaja, den Studenten heutzutage sitzt das Geld ziemlich locker. Nachdem er sein Geld wiedererhalten hatte, wartetet auf Christoph die 2. Freude. Wir passierten eines seiner Lieblingsfotomotive (rostige Frachter aller Art) sehr dicht am Heck. Den Guldborgsund konnten wir bis zur Brücke von Nykøbing bei Halwind bis Anleger bei Geschwindigkeiten bis über 7 Knoten passieren. Hinter der Brücke legten wir uns im Yachthafen außen an die Mole und machten Mittag. Danach ging es unter Maschine weiter, denn Wind und Strom kamen von vorne. Kurz vor der Brücke von Guldborg stieß die U2 zu uns, die jetzt mit der Maschine der Universitas etwas übermotorisiert ist.

Ein kurzer Versuch unsererseits, in der inzwischen aufgetretenen Flaute segelnd Femø zu erreichen, täuschte die U2, die ihrerseits die

Segel setzten und beharrlich gegen die Flaute aufkreuzten. Wir vertrauten auf Rudolpho und liefen Femø südlich an, während U2 den Weg nördlich um die Insel wählte. Nach uns liefen dann die U2 und die Krüselwind in den Hafen ein.

Abends beschlossen wir, die 3 einsamen Segler der U2 mit etwas alkoholischen Getränken heimzusuchen. Die müssen sich ja ziemlich verloren auf ihrem großen Schiff vorkommen. Aber wir waren zu langsam und wurden vorher geentert. Als sich dann noch die 2-Personen-Crew des verbleibenden ASV-Schiffes (Krüselwind) über die Shanty ergossen, war das Cockpit voll und das Wasser erreichte durch die Entwässerungen einen Stand kurz unterhalb der Grätinge. Aber das und die Enge unter der Kuchenbude machte der Party keinen Abbruch.

Am nächsten Morgen war auch wieder Flaute aus Westen. Zuerst klarierten wir noch unsere Cockpitentwässerung, um kein Dauerfußbad zu haben. Nach dem Ablegen versuchten wir zu Kreuzen, aber ein vorhandener Strom setzte uns soweit zurück, daß wir keine Höhe gut machten. Niels nutzte die Gelegenheit zum Baden. Wir wechselten die Genua gegen die Leichtwindgenua aus und versuchten nach Norden zu kommen, wo wir mehr Wind erwarten.

Ich holte erst einmal etwas Schlaf nach. Als ich wieder an Deck kam, hatte der Wind aus West aufgefrischt und sich auch eine entsprechende Welle aufgebaut. Wir waren kurz vor der Einfahrt in den Großen Belt. Bei Regina stellte sich ein leichtes Unwohlsein ein, aber sie wollte partout nicht an die Pinne, um sich etwas abzulenken. Wir hangelten uns anliegend zwischen diversen Fähren und Frachtern hindurch. Kurz vor Spodsbjerg sichtete ich Schweinswale, die uns achtern relativ nah passierten. So hatte Regina die Wale auch einmal lebend und nicht nur tote, gestrandete Wale auf dem Seziertisch gesehen.

Kurz danach legten wir in Spodsbjerg an, wo sich schon die meisten ASV-Yachten eingefunden hatten. Der „Kohledampfer“, das schnellste Schiff des ASV war natürlich der Letzte. Auf dem Steg gab es noch einige Diskussionen über das richtige Setzen der Gastflagge und des Klubstanders. Eine kleine Anmerkung: Wer gegen das „Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz)“ verstößt, kann „mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft“ werden. Christoph

schockte auf dem Steg noch drei deutsche Angler, die ihren Fang (3 oder 4 kleinere Dorsche in einem faßgroßen Plastebehälter) auf den Steg hievten. Christoph guckt in den fast leeren Bottich und fragte: „Ist das alles, was ihr habt?“ Die verdutzen Angler wußten erst gar nicht, was sie sagen sollten und machten nur die Münder auf und zu (als wenn sie es sich von den Fischen abgesehen hätten).

Abends kam dann die Party in Gang, wobei es trotz der vielen Grills zu nicht unerheblichen Wartezeiten bei der Abfütterung von Anglern und Seglern kam. Die Personenzahl der Party an Land nahm für einen Herrentagstörn verhältnismäßig schnell ab. Angeblich ist auf dem „urgemütlichen“ „Kohledampfer“ von einigen Leuten weiter gefeiert worden. Wir genossen noch einen von Regina zubereiteten Lumumba (an den Stephan vom letzten Herrentag noch ungute Erinnerungen hat) und führten mit reduzierter Crew die Party dann auf der Shanty weiter. Dabei wurden dann so schwerwiegende Fragen wie Doppelnamen nach der Ehe, Altersunterschiede und mögliche Verwandtschaftsgrade zwischen den Crewmitgliedern sowie das Thema „Fotografierverbot ab 22 Uhr“ diskutiert.

Am nächsten Morgen wurde Nysted als Tagesziel auserkoren. Aber mit Segeln war nicht viel, der Wind kam aus SSE. Bis zur Einfahrt des Großen Beltes konnten wir segeln. Danach mußte Rudolpho einen Dauerlauf einlegen. Ein Segelversuch zum Mittagessen zeigte bei Grundsicht, daß der gewonnene Raum durch den Strom aus Ost wieder ausgeglichen wurde. Dabei wurden wir von der Gypsy überholt. Also weiter motort.

Zwischendurch hatten wir noch Funkkontakt zu Manne und der U2. Wir wollten uns mit der U2 in Nysted treffen. Sie ließen uns aber sitzen.

Vor den Untiefen von Rødsand führten wir noch eine Versegelungspeilung auf einen alten Leuchtturm durch. Das Problem war nur, daß man zwischen den Peilungen den Rudergänger Niels ständig zum Einhalten des Kurses auffordern mußte.

Bei der Passage von Rødsand bei Østre Märker hatte Niels das warme Abendessen fertig. Er hat auch schön Salami in die Suppe geschnitten. Es wäre jedoch besser gewesen, wenn er vorher die Kunststoffpelle abgemacht hätte.

Mit dem letzten Abendlicht erreichten wir Nysted. Der erste Gang war, nein, nicht zur Toilette, sonder traditionell zur Softeisbude im Hafen. Da Regina gegen die Tradition verstieß und erst einmal das stille Örtchen aufsuchte, mußten wir für sie die Streusel auf dem Eis

aussuchen. Da sie so gerne Lakritz ißt, bekam sie Lakritzstreusel auf ihr Eis. Aber so richtig schien ihr das dann doch nicht geschmeckt zu haben. Abends wurde dann noch schön im Salon der Shanty gefeiert. Die Rückfahrt am Sonntag war schön, Wind aus West mit 4 Bft. Christoph freute sich über jede überholte Plastebeule. Gegen 17 Uhr konnten wir in Gehlsdorf festmachen, nach 4 Tagen Schönwetter. Ein absolutes Novum, seit ich an Herrentagstörns teilnehme.

Dirk



**YACHTSERVICE**  
**POHL**  
[www.yachtpohl.de](http://www.yachtpohl.de)  
Tel. 0381-4 59 08 15  
Am Strande 6 • 18055 Rostock



## **Albrechts Bericht**

Mein Part ist es über die vergangene Saison der Universitas zu berichten. Die neue Mannschaft unter den Skippern Michael Rose und Christian Claußen setzt sich aus 11 Leuten zusammen. Das sind Paul, Micha, Claas, Stephan, Stefan, Lars, Andrea, Anne, Martina und ich. Darunter sind Segler mit Dickschiff- und Jollenerfahrung, sowie Anfänger. Während der Saison sind 17 weitere Clubmitglieder auf dem Schiff mitgesegelt.

Der Beginn der Universitäs Geschichte war der April 2001 mit der Überführung von Sonderborg nach Rostock. 9 zusammengewürfelte Segler holten das Schiff in zwei Etappen in den ASV. Trotz kalter Temperaturen imponierte das Schiff schon auf der Überführung durch seine Geschwindigkeit.

Die Universitas wurde in der Sommersaison 2001 1800 sm gesegelt. Eingeschlossen sind darin Regatten, Trainingsfahrten, ein Ausbildungstörn und Sponsorfahrten.

Beginnen möchte ich mit den Regatten. Dabei sind zu nennen Rund Rügen, Warnemünder Woche mit den Pokalregatten, Rund Bornholm und der Bäderregatta sowie das Blaue Band.

Rund Bornholm segelten wir in direkter Konkurrenz mit Ceros ( Ex Inshallah ) und der Go aus Greifswald in einem Feld von 63 Booten. Wir sind eine junge Mannschaft, die in dieser Zusammensetzung die erste Saison auf einem neuen Schiff gesegelt ist. Ceros glänzte durch Teamerfahrung, Go durch gute Ausstattung. Erfreulich war es dabei, dass die Go uns nur eine und Ceros eine halbe Stunde auf diese Distanz abgenommen haben.

Auch bei der Bäderregatta lieferten sich Universitas und Ceros in Abwesenheit von Go erneut ein Duell, bei dem die Universitas nur knapp mit 48 Sekunden den Sieg und damit das 5 Liter Sherryfass Ceros überlassen musste. Ausgetrunken haben wir es aber dann gemeinsam.

Das Problem mit dem Yardstick hat sich nach dieser Regatta dann auch geklärt und so werden die beiden Eintonner nun mit 84 gleich bewertet.

Die letzte Regatta war das Blaue Band der Warnow, bei dem wir die schnellste Yacht waren. Leider wurde uns das Blaue Band aus unverständlichen Gründen nicht zuerkannt.

Bei den 10 Trainingsfahrten auf der Ostsee und der Warnow war unser Ziel, das Schiff kennen zu lernen, Positionen zu verteilen,

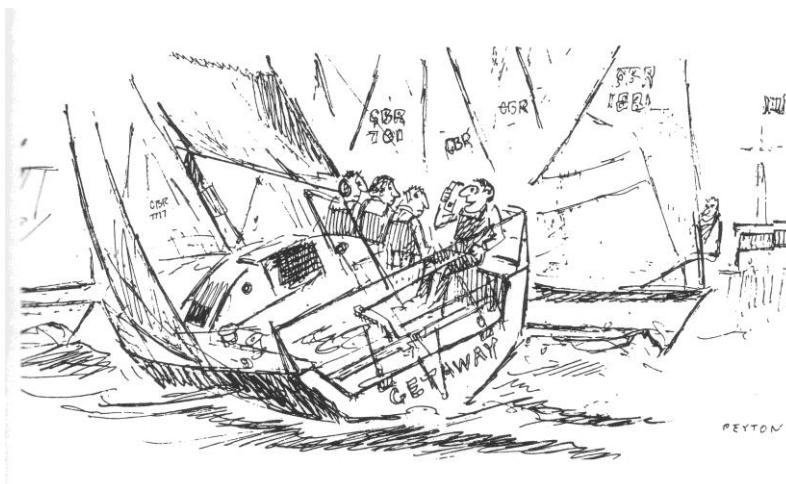
Manöver zu trainieren und den Gewichtstrimm zu optimieren ( was bei uns heißt, alles nach achtern und luv).

Als Ergebnis unserer Touren haben wir für uns festgestellt, das sich das Schiff auf Sponsortouren mit 4 Mann segeln lässt, aber auf kurzen Tagesregatten 6+1, für Langstreckenregatten 8+1 Mann benötigt werden. Bei der Positionsverteilung empfiehlt sich jeweils einen Mann auf dem Vorschiff, am Mast, an den Fallen, an der Großschot, am Ruder, sowie zwei an den Genuawinschen.

Die längste Tour der Saison war der elftägige mit Urlaub gekoppelte Ausbildungstörn Rund Seeland. Wie üblich kommt man in Häfen mit anderen Seglern ins Gespräch, so auch im ASV z. Kiel. Dort kannte jemand das Schiff und erzählte uns viele nützliche Dinge über Selbiges. Selbstverständlich haben wir es nicht versäumt Barbara und Wolfgang Vogt auf der Rücktour in Strande einen Besuch abzustatten. Es war wie immer ein vergnüglicher Nachmittag!

Am 3.10. nutzten auch wir zeitgleich mit der Senatorenregatta die Gelegenheit einer Werbefahrt bei schönem Herbstwetter. Ceros und Universitas segelten in entspannter Atmosphäre auf der Unterwarnow ein Matchrace. Wir hatten viel Spaß und positiv ist der kameradschaftliche Umgang beider Mannschaften aufgefallen. Für uns war es leider, nun endlich in Führung liegend, das Saisonende, wie ihr wisst.

Fortsetzung folgt...



*"Ich steck' hier in einer wahnsinnig wichtigen Besprechung-  
ich komme erst spät ins Büro."*

## **Vom Walfang auf der Ostsee oder „There he bloooooows, bloooooows, bloooooows“**

Für diesen Sommer nahmen wir uns vor, die sprunghaft angewachsene Schweinswalpopulation etwas zu dezimieren und packten zu unserem Sommertörn unsere Harpunen ein. Es war dann aber doch nicht so einfach, die kleinen Biester in der großen Ostsee ausfindig zu machen. Aber dann, bei besten Walfangwetter (Wind 1 Bft; See 0,1m; wolkenloser Himmel), sang der Ausguck Christoph beim Gedser Riff die Jagdbeute aus. Sofort waren wir auf den Beinen. Niels besetzte das Ruder. Ich holte mit Christoph unsere drei Harpunen aus den Futteralen und stürmte aufs Vorschiff. Die Wale waren in ca. 2 Strich an Backbord und 10..12 Schiffslängen vor uns aufgetaucht. Das war noch zu weit für den Zoom unserer Harpunen. Ein zweites Mal tauchten die Wale ca. 2 Strich an Steuerbord in der gleichen Entfernung auf. Wieder reichte der Zoom nicht aus. Eine Teleharpune müßte man haben! Mit Christoph lauerte ich mit erhobenen Harpunen auf das erneute Atemholen unserer Beute. Die leichte Brise erlaubte keinen schnellen Angriff. Und mit der Eisenfock hätten wir die Beute vertrieben.

Plötzlich schrie Niels am Ruder auf. Die Wale hatten ihre Richtung quer zu unserem Kurs nur vorgetäuscht, waren hinterlistigerweise unter uns durchgetaucht und erschreckten 5m hinter unserem Heck Niels mit ihren Blas. Leider waren sie wieder abgetaucht, bevor ich mit Christoph auf dem Achterdeck war und so konnten wir unsere Eisen wieder nicht in ihnen festbekommen. Beim nächsten Atemholen konnte ich mit meiner Zoomharpune Beute machen. Die verbleiben Wale machten sich ostwärts davon. Da der Walfang nicht die erhoffte Beute brachte, machten wir uns an die Dorsche heran, von denen Niels einige fing, so daß wir „Dorsch tot“ auf dem Nebelhorn blasen konnten.

Auf dem Rückweg zur Walfangstation machte sich der Smut an die Zubereitung der Beute. Allerdings unterlief ihm ein Malheur. Er hatte vorher nicht getestet, ob die beiden Pfannen der Shanty gleichzeitig auf den Kocher paßten. Sie paßten nicht. Also flutschte eine mit Öl und einem Berg Zwiebeln gefüllte Pfanne auf den Boden, was die Standsicherheit des Smut auf eine harte Probe stellte. Aber das nützte den Dorschen nichts, sie waren lecker.

Harpunier Dirk

## **Regatta, Regatta: Pleiten, Pech und Pannen am Werbellinsee**

### Teilnehmer:

XY Roter Milan  
Dörthe Grosse  
Regina Dahlhaus  
u.a.

### **Vorgeschichte**

Wißt Ihr eigentlich wie das ist, wenn man ein 2-Mann Boot hat und keinen Vorschoter? Wenn man zur Regatta möchte, und nicht weiß, wem man denn diesmal die Fockschot in die Hand drücken könnte? Und wenn man vielleicht eine halbe Stunde vorm Start versucht, jemanden dazu zu bringen, ins Trapez zu gehen, der soeben zum ersten mal in seinem Leben in die dazugehörige Hose gesteckt worden ist? Vom Spinnaker wollen wir hier mal gar nicht erst anfangen.

Mit all diesen netten Erfahrungen im Überfluß konfrontiert, kam ich anläßlich der Warnemünder Woche nach wochenlanger Abstinenz mal wieder in den ASV, um die Geschehnisse Dank der überaus großen Gastfreundschaft und Zuverlässigkeit der Walroßmannschaft des Berliner ASV in aller Ruhe von Lofocl aus zu verfolgen. Doch statt auf Volker Claus traf ich zunächst auf Volker Schmidt, der gerade das Motorboot zur Regattaabsicherung startklar gemacht hatte und nun auf seinen Beifahrer wartete. Enttäuscht wie ich war, entlud ich erst mal meinen Frust bei ihm. Was hatte ich von dem Wochenende erwartet? Das jedenfalls nicht: Er wüßte da jemanden, der auch so segelverrückt wäre wie ich und vielleicht Lust zum Regattasegeln hätte. Und wie auf das Stichwort erschien Dörthe Grosse, passend mit Ölzeug bewaffnet, auf der Bühne... .

So ergab es sich, daß Dörthe und ich Anfang August mit Ixylon, Spirikocher und FD-Spi bewaffnet den Plauer See bei Brandenburg unsicher machten und eine Woche später zu unserer ersten gemeinsamen Regatta am Werbellinsee bei Berlin ausrückten.

### **Der Abend zuvor**

Schon die Anfahrt verlief verheißungsvoll, erst fischte mich auf dem Berliner Ring eine Polizeistreife heraus, weil mein Mast leider kein rotes Fähnchen trug, sondern nur eine weiße Einkaufsstüte, aber zum Glück ließen sich die Herren überzeugen, daß eine

Einkaufsstüte besser sei als gar nichts, dann stand ich über eine Stunde im Stau und zu guter Letzt galt es noch einen Lochparcour angereichert mit Moorbädern zu überwinden, den die überaus reichen Regenfälle am Werbellinsee aus den letzten Kilometern des Feldweges bis zum Vereinsgelände des Stahl Finow gemacht hatten.

So dämmerte es bereits, als ich endlich ankam, aber von Dörthe war wider Erwarten noch nichts zu sehen und daher machte ich mich schon mal alleine ans Aufbauen. Doch es dauerte nicht lange, bis Dörthe kam und wir konnten gleich noch das letzte Licht zum Maststellen nutzen. Also nichts wie hoch das Ding, ich ins Boot und annehmen, aber da ging das Ganze auch schon schief, sieben Meter Hebel neigten sich immer mehr auf die Seite, mein Kopf spielte unfreiwillig Fender und derweil ich rückwärts ins Boot fiel, mit dem Genick voran auf den Schwertgriff, landete der Mast mit einem gehörigen Scheppern auf den nächsten Booten. Während in meinen Gedanken soeben ein 3-D-Ixylon-Puzzle entstanden war, ging alles andere in einem Stimmendurcheinander unter, das durch die Erkenntnis überschattet wurde, daß Bewegen und Drehen des Kopfes vorläufig keine gute Idee sein würde. Immerhin, es war tröstlich von Dörthe zu hören, daß das mit dem Ixylon-Puzzle wenigstens doch nicht geklappt hatte. Inzwischen war auch schon Hilfe zur Stelle, Andre von der Twitty schnappte sich kurzerhand den Mast -gebt mal her, so geht das- und wir waren unsere diesbezüglichen Sorgen los - für diese Regatta jedenfalls.

Die Sorglosigkeit währte jedoch leider nur kurz, genau so lange, wie ich brauchte, um beim Abdecken mit der Zeltpernenning festzustellen, daß sich auf der ersten längeren Fahrt mit meinem Trailer die Stützen beidseitig auf gut einem Meter Länge ins Unterwasserschiff gedrückt hatten. Gut, daß derjenige, der mir beim Kauf des Trailers versichert hatte, daß genau dies nicht passieren würde, bei dieser Regatta ausnahmsweise mal nicht dabei war, zumindest für ihn.

## **Start**

Der nächste Morgen begann mit gemischten Gefühlen, zu früh, um eine Eule wie mich munter zu sehen (10 Uhr Start - das grenzt an Tierquälerei!), zu feucht und kalt, um freiwillig auch noch eine kalte Dusche im Waschraum in Kauf zu nehmen und mit der üblichen Hektik an Land, wenn der Weg zum Start weit, das Boot nicht klar und der Wind eher mau ist. Aber schließlich schwammen

auch wir in einem Pulk von Booten, es waren immerhin etwa 20 Ixylons und mindestens ebensoviele Piraten am Start, auf den See hinaus.

Für diejenigen, die noch nicht am Werbellinsee waren, will ich kurz die Gelegenheit nutzen, ein paar Sätze zu dem Gewässer los zu werden. Der See liegt im Norden Berlins und ist rundum von Wäldern umgeben, die bis ans Wasser reichen. Letzteres ist unglaublich klar und erinnert durch seine leicht türkise Farbe ein wenig an Seen in den Alpen oder an die Rhone. Tatsächlich ist der Vergleich gar nicht so abwegig, denn die gesamte Gegend ist durch die Eiszeiten geprägt, Hügel wellen sich rundum auf und der Boden ist sandig. In einer geschützten Bucht im Südwesten des Sees ist der Segelverein Stahl Finow zu finden, der die Regatta ausrichtet und wenn man von dem unsanierten Sanitärtrakt - als ASVzR-ler kennt man das Problem ja- mal absieht, es gäbe wohl keinen Jollensegler, der in Anbetracht dieses Sees nicht ein wenig neidisch wird auf die einheimischen Segler.

Hatte ich eben was von mauem Wind gesagt? Der junge Morgen belehrte uns schnell eines besseren, denn je weiter wir aus der geschützten Bucht hinaus auf den See kamen, desto mehr Wind wurde es, mehr jedenfalls, als ich mir für unsere erste Wettfahrt gewünscht hätte.

Also warteten wir dicht gedrängt mit Piraten und anderen Ixylons im Windschatten einer kleinen Ausbuchtung auf unseren Start, während die vor uns auf die Bahn gehenden Jollenkreuzer den Balanceakt zwischen perfekt geglücktem Start und frisch gehacktem Brennholz vorführten, und irgendwie konnte ich das Gefühl nicht los werden, daß es etwas Wind zuviel für uns sein könnte. Doch dann kam das Vorbereitungssignal und wir stürzten uns mutig in den Tumult, mogelten uns zwischen den anderen Booten hindurch und während Dörthe auf ihrer kleinen Armbanduhr (auf den Vorteil uhrenbesitzender Vorschoter sei ausdrücklich hingewiesen) eisern die Zeit verfolgte, gelang es mir auf unerklärliche Weise, nicht bereits am Faß und auch nicht in der 3. Reihe gelandet zu sein, als das Knattern der ersten Genuas und Dörthes Uhr übereinstimmend zum Start drängten. Tatsächlich spielte unsere Rollfocanlage diesmal mit und wir kamen ganz gut weg.

## **Zur Sache: Ziel ist, Vorletzte zu werden**

Auf der Kreuz rentierten sich nun unsere Trapezversuche vom Wochenende zuvor, und auch wenn der ein oder andere Rückschlag im Kampf mit Klemme und Schot nicht ausblieb, so blieben uns doch unlösbare Wulings erspart. Auf diese Weise glücklich an der Luvtonne angekommen, packte uns der Ehrgeiz und wir den Spi aus. Und damit nahm das Schicksal seinen Lauf, einen Lauf, über dessen Einzelheiten ich hier an dieser Stelle lieber hinweggehen möchte, das Ende vom Lied jedenfalls war, daß wir uns selbst fertig zum Versand verschnürt und den Spi einmal ums Boot gewickelt hatten. Immerhin, trotz dieser widrigen Umstände schafften wir es, nicht letzte zu werden. Ziel erreicht. Kurze Pause.

Klar Schiff: Hierzu eignen sich Rückwege vom Ziel zum Start immer hervorragend, vorrausgesetzt, der Wind läßt einem die Zeit dazu. Nach der obligatorischen Stärkung und der nicht ganz trivialen Feststellung, daß wir so schlecht eigentlich gar nicht gewesen waren, wandten wir uns dem Spi zu, ich bücke mich nach dem Fall und -huii- ein Adler im Tiefflug zerzaust mir die Frisur, nur daß es sich bei dem Adler um den Großbaum handelte. Verdattert schaute ich nach vorne, aber sei es nun, daß ich mit der Pinne zwischen den Knien in dem Moment, in dem ich mich bückte, nicht mehr so genau gesteuert hatte oder daß der Wind dicht unter Land, wie wir fuhren, durch die vielen Bäume am Ufer Dreher veranstaltete, doch wenn es drauf ankommt, laufen Halsen selten so reibungslos ab, das Boot hatte trotz des nicht unerheblichen Windes nicht mal übergeholt, als der Baum über kam.

Immerhin gelang es uns, rechtzeitig zum nächsten Start den Gordischen Knoten aus Spi und Schoten zu entfernen. Mit neuem Elan sowie den Erfahrungen einer ganzen Wettfahrt versehen, brachten wir den Mut zu einem zweiten Versuch auf, wobei uns zum Glück sang- und klanglos entging, daß bei der ersten Wettfahrt bereits eine Ixylon auf der Strecke geblieben war. Also reihten wir uns wieder in die Startlinie ein, nicht ganz erfolglos, denn auf der Kreuz erwiesen sich "Schatzi" und Lange&Lange bald als unsere Lieblingsgegner, nur unter Spi mußten wir mal wieder ordentlich Federn lassen und wurden nach hinten durchgereicht. Aber diesmal kam uns der Wind zu Hilfe und brachte mit ein paar Böen und Waschwasser zwei etwas vor uns segelnde Ixys in Bedrängnis, doch diesmal hatten wir dazu gelernt und rissen den Spi noch vor der Halsentonne herunter- gerade rechtzeitig! Mit der Genua schafften

wir es auch so problemlos in Gleitfahrt zu kommen und da der Spi unsere Aufmerksamkeit diesmal nicht restlos mit Beschlag belegte, konnten wir sogar noch einige nicht unbeachtliche Bootslängen gut machen. So erreichten wir auch in dieser Wettfahrt das Ziel; und unser persönliches auch.

Derweil überkam Dörthe die Erkenntnis, daß es nicht schlau ist, allzu viel vor bzw. während der ersten Wettfahrten zu trinken, denn so was hat bekanntlich unpraktische Folgen auf einer Jolle. Aber halb so schlimm, dachten wir jedenfalls, Bäume gab es an Land schließlich mehr als genug und einen Steg hatten wir in der Einbuchtung, in der wir auf den Start gewartet hatten, auch schon gesehen, nur, was tut man, wenn man von jenem Steg ohne den dazugehörigen Schlüssel partout nicht zu den Bäumen an Land kommt? Nun, frau muß eben auf dem Steg bleiben.

Man fand das sicher lustiger als frau, nur was half's, der dritte und letzte Start dieses Tages wartete bestimmt nicht auf uns. Kaum war Dörthe wieder erleichtert an Bord zurück gekehrt, hieß es nämlich auch schon Beeilung, denn wir waren inzwischen die letzte Ixy, die noch aus der Bucht hervor geflüzt kam, alle anderen drängelten sich schon munter an der Startlinie und kämpften um die best möglichen Positionen. Doch hin und wieder hat es auch Vorteile, nicht im dicksten Getümmel zu stecken; Deutschl versuchte gerade, noch eine der begehrten Positionen am Startschiff zu ergattern, jedoch in Anbetracht der dort schon Schlange stehenden Ixys erschien dies, zumindest nach meinem bescheidenen Dafürhalten, kein Erfolg versprechendes Unternehmen zu sein, und nach seinem derweil wohl auch nicht mehr: "Vergeßt es, hier kommt Ihr nicht zwischen!"

Also nutzte ich den Schwung, den wir ohnehin in unserer Eile schon hatten, um den Pulk zu umrunden und in Lee von ihnen mich über den Platz und unsere gute Fahrt beim Startsignal zu freuen. Ich will den Leser nun nicht unnötig langweilen; unsere Freude währte nicht lange, jedenfalls nicht länger, als die erste Kreuz dauerte und es mal wieder hieß: Spi hoch... notgedrungen mußte sich also wieder die alte Strategie bewähren: Auf der Kreuz gut machen und unter Spi möglichst wenig verschenken. Auf diese Weise schafften wir es bis zur Zielkreuz sogar noch dicht an den vor uns liegenden Ixys zu bleiben und hegten die stille Hoffnung, diesmal doch noch auf den letzten Metern den ein oder anderen Platz gut machen zu können, doch dann passierte es: bei einer Wende



wickelten sich Schot und Trapez umeinander und fortan hieß es, um unseren angestammten Platz kämpfen. Zu allem Überfluß überfiel uns kurz vor dem Ziel auch noch ein Pulk Piraten und zumindest dem einen mußten wir Raum geben, doch um nicht zu viel Höhe zu verlieren, fiel ich erst im letzten Augenblick etwas ab, dummerweise im gleichen, als der Pirat sicherheitshalber auch ausweichen wollte, und wie das eben so ist, wenn zwei Leute denken, klappt es immer und mit einem Knuff in unser Heck trennten sich unsere Wege wieder. Hier also ein klassisches Beispiel, wie man es *nicht* machen sollte.

Zurück an Land konnte ich dann die Reste des Tapes von der Deutschen Meisterschaft zum Bepflastern des Rißes, der durch die Scheuerleiste bis ins Laminat ging, nutzen. Take home message: Hütet Euch vor Piraten und Booten mit auffällig vielen Macken!

Doch dort gab es auch noch eine nette Begegnung mit einem "Pirat", dem wir 3 Mal vor dem Ziel in die Quere gekommen waren und 3 Mal hatten wir Backbordbug und er mußte ausweichen; was ihn indessen nicht daran hinderte, am nächsten Tag bei der Siegerehrung die Trophäe der Piratenklasse einzuheimsen.

Der Abend verlief gesellig und gewohnt ausgelassen; und Dörthe tröstete er über alle Mühen des Tages hinweg: Auch Anja, Andres Vorschoterin, hatte Pudding in den Knien. Ich für meinen Teil fand den einzigen Trost in meinem Schlafsack und möglichst vielen Stunden Schlaf.

### **Sonntag - Feiertag**

Der nächste Morgen begann mit trüben Aussichten: wenig Sonne und viel Nebel mit etwas Sprühregen. Daher entschied ich mich erst mal für eine warme Dusche, doch die gab es nur gegen Bares und folglich beschloß ich, daß heute Abend auch noch Zeit sei und jetzt das Frühstück an der Reihe. Ausgeruht und trotzdem nicht munter, zumindest soweit es mich betraf, machten wir uns bald darauf start klar, denn heute wollten wir noch einmal was gut machen. Die Chancen dafür standen auch gar nicht so schlecht, denn die letzte Nacht hatte durchaus Tribut unter den Seglern gefordert, auf Duelle mit "Schatzi" etwa würden wir verzichten müssen.

Doch das erste Ärgernis ließ nicht lange auf sich warten, unser schwimmender Slipwagen mochte sich beim Wassern mal wieder nicht von der darauf befindlichen Ixy trennen, obwohl Dörthe kräftig in die eine und ich in die andere Richtung zerrten. Der einzige

Haken an der Sache war nur, daß ich das Boot an der Leine hatte, selbiges mit Blicken beschwor, endlich seiner Bestimmung Genüge zu tun und sich von dem Land zu lösen (wahrscheinlich sah es allerdings gerade einen gewissen Piraten auf dem Wasser schwimmen...), der Steg jedoch ein vorzeitiges Ende nahm und ich ein verspätetes Bad. So schwammen wir denn zu guter Letzt beide, meine Ixy und ich, fraglich war lediglich, wer nun wen an der Leine hatte.

Klitschenaß, dafür aber munter trollten wir uns wenig später unter den kritischen Blicken Dörthes zum Start; aber ja, ich war mir sicher, daß ich jetzt Regatta segeln wollte. Und wer noch Zweifel gehabt haben sollte, wurde beim Start eines besseren belehrt. Auf unerklärliche Weise gelang es uns, wenig vor dem Start in eine Lücke direkt hinter dem Startschiff zu schießen und obwohl etliche Boote von Luv nachdrängten, konnte ich den Platz halten, nach Lee war ohnehin nicht einmal mehr Raum für eine Seite Zeitungspapier. Dafür jedoch geriet die nächste in Luv befindliche Ixy alsbald in Bedrängnis und drohte uns bei Seite zu schieben, aber die letzten 10 Sekunden brachen bereits an: Dörthe zog die Genua. Was war zu tun? Ich verpaßte der aufdringlichen Ixy einen Schubs mit der Hand, bevor sie uns aufgabeln konnte (2 Löcher im Boot bei 2 Regatten reichten nun wirklich!), doch die fremde Ixy dachte nicht daran, sich zu rühren, denn ausgerechnet in diesem Augenblick setzte sie sich auf der Ankerleine des Startschiffs fest! Dafür rührten wir uns: In Luv vom gesamten Feld passierten wir fast auf die Sekunde genau die Startlinie, wendeten früh und konnten kurz darauf nach einer weiteren Wende mit Backbordbug das Feld aufräumen, sogar Bauers lagen noch hinter uns. Noch, denn länger als ein paar Wenden währte dieser Zustand freilich nicht, zum Glück, denn sonst wären wir wohl bald disqualifiziert worden. Warum? Mir war im Eifer des Gefechts glatt entgangen, daß an jenem Sonntag im Gegensatz zum vorherigen Tag Steuerbordrunden gefahren wurden. Aber da ich es beim Regattasegeln von Anfang an stets nach dem Motto: "Immer den anderen hinterher" gehalten habe, hielt ich es auch diesmal für nicht unschlau, Bauers hinterher zu fahren und so entgingen wir jener Schmach. Nicht jedoch entgingen wir dem Spidesaster, das uns schnell um etliche Plätze nach hinten katapultierte. Dennoch, der 13. Platz, den wir in dieser Wettfahrt schafften, freute uns und auch über den 17. in der Gesamtwertung waren wir nicht traurig, waren doch immerhin noch 4 ganze Boote hinter uns.

Wäre noch zu erwähnen, daß ich meinen Roten Milan am Werbellinsee lassen mußte, bis ich ihn pünktlich zur Wandertour auf Peenestrom und Achterwasser mit einem Trailer aus Rostock abholen konnte, während mein eigener wegen gravierender Beanstandungen den Weg zurück nach Bitterfeld antrat.

Und dann war da noch Andre: Ich verstehe einfach nicht, warum Ihr Euch unter Spi immer so weit nach hinten durchreichen laßt. Vielleicht hätte ich ihm sagen sollen, daß Dörthe vor 3 Monaten mit dem Segeln begonnen hatte und dies unsere erste gemeinsame Regatta war. Wahrscheinlich aber hätte er mir doch kein Wort geglaubt, so wie Ralf Theumer Monate später auf der boot in Düsseldorf.

Tina

Jolle



*Jolle: Der Schwarm aus Dickschiff-Seglers Jugendjahren*

## **Das Winterlager der Kinder in Horni Lanov / Tschechien**

Das diesjährige Winterlager unserer Kinder wurde vom 09.02.-17.02.2002 wieder gemeinsam mit Kindern aus dem Mecklenburgischen Yachtclub und dem benachbarten Segelverein Turbine Rostock sowie Seglern aus dem tschechischen Partnerverein AVIA Prag in Horni Lanov in Tschechien durchgeführt.

Für die Hin- und Rückreise haben wir einen Reisebus der Firma Weu gefunden. Zusätzlich haben wir wieder einen PKW mitgenommen, der uns vor Ort mobiler machen sollte.

Die Abreise vom Rostocker Busbahnhof erfolgte am 09.02. um 7.00 Uhr. Einige Videofilme trugen während der langen Fahrt zur Unterhaltung bei. Nach der Ankunft in unserer Pension Bily Horez in Horni Lanov, nahe der Kleinstadt Vrchlabi gelegen, erfolgte zunächst die altersgerechte Aufteilung der Zimmer mit 4 bis 8 Betten. Die Pension auf dem Niveau einer Jugendherberge war uns bereits aus den vergangenen Jahren bekannt.

Sämtliche Organisation vor Ort wurde durch einen uns bereits seit mehreren Jahren bekannten tschechischen Sportfreund des Segelvereins AVIA Prag organisiert. Sowohl für die Organisation im Vorfeld, Absprachen in der Pension, die Zimmer- und Essenorganisation als auch für die Bezahlung der Unterkunft und Verpflegung war dieser Sportfreund unser ständiger Ansprechpartner. Diese Zusammenarbeit erfolgte bis zum Abschluß wieder sehr problemlos.

Das Essen wurde durch die Pension typisch tschechisch und sehr abwechslungsreich zubereitet.

Die Hauptbeschäftigung im Winterlager sollte natürlich wieder das Skilaufen werden, wobei sich dieses Mal alle Kinder vor der Reise für den Abfahrtslauf entschieden haben. Leider war das Wetter in diesen Winterferien nicht sehr skifreundlich, aufgrund von anhaltendem Regen in den ersten Tagen und Temperaturen deutlich über Null war anfangs nicht an eine Beschäftigung im Freien

geschweige denn Skilaufen zu denken. Die uns aus den vergangenen Jahren bekannten Hänge waren teilweise völlig ohne Schnee.

So begann gleich der erste Tag mit einer Tour in die Schwimmhalle, zu der uns unser Tscheche Petr mit seinem Reisebus gebracht hat. Da wir sogar schon vor der offiziellen Öffnungszeit in die Schwimmhalle eingelassen wurden, hatten wir die Möglichkeit in mehreren Mannschaften Wasserball zu spielen. Dazu stellte uns das Schwimmhallenpersonal Tore am Beckenrand auf. Nach der offiziellen Öffnung der Schwimmhalle mussten wir aber mit Rücksicht auf die anderen Besucher das Ballwerfen einstellen und uns auf das Schwimmen und kleine Reiterkämpfe beschränken. Bei den Reiterkämpfen durften die jüngeren Kinder die Reiter auf den Schultern der älteren spielen.

Am Nachmittag gab es mit den neuen Gesellschaftsspielen, die wir uns noch vor Beginn der Reise in Rostock zugelegt haben einen etwas ruhigeren Tagesausklang. Auch am Folgetag war das Skilaufen aufgrund des anhaltenden Regens noch nicht möglich, so wurde weiter gespielt, am Nachmittag bei nachlassendem Regen dann endlich auch mal gewandert. Mit dem PKW erkundeten wir die Gegend, um trotz des warmen Wetters die noch verbliebenen Skimöglichkeiten zu ergründen. So gelang es doch noch, einen höher gelegenen und schneebedeckten Nordhang zu finden, den wir aus den vergangenen Jahren noch nicht kannten.

Trotz weiterem Regens haben wir am Folgetag endlich mit dem Abfahrtslauf begonnen. Glücklicherweise ging der Regen in der Höhe in Nebel über. Unser neuer Hang war glücklicherweise nicht zu schwierig, so dass auch die jüngeren Kinder zwar teilweise unter Anleitung aber schnell den Einstieg fanden. Da uns der Hang sehr gefiel, haben wir an den Folgetagen unsere Skier bereits am Lifthäuschen abstellen können, so dass uns der tägliche Rücktransport erspart blieb.

Im Laufe der Woche ließ der Regen zwar nach, die Temperaturen gingen jedoch nur wenig zurück. Dennoch verbesserten sich im

Laufe der Woche die Bedingungen, tagsüber wieder Sonne, der Schnee kam aus Schneekanonen oder wurde auf dem Hang zusammen geschoben. So standen uns letztendlich 3 Hänge zur Verfügung, ein sehr steiler und äußerst anspruchsvoller, ein sehr langer und flacher Hang den alle meistern konnten und ein weiterer kurzer Hang, der ebenfalls für die Anfänger geeignet war. Um den Tag besser auszunutzen, haben wir das Skilaufen jeweils bis in den frühen Nachmittag hinein ausgedehnt und das Mittag auf ca. 15 Uhr verschoben. Das Abendbrot wurde dadurch ebenfalls nach hinten verschoben. Der Nachmittag wurde zur Ruhe oder bei ausreichender Energie für die neuen Spiele genutzt. Da die Kinder vom Skifahren immer noch nicht genug bekamen, haben wir an zwei Abenden mit der ganzen Gruppe die Gelegenheit für ca. 3 weitere Stunden zum Nachtskilaufen genutzt.

Das Skilaufen wurde wieder regelmäßig mit diversen Geschicklichkeitsübungen verbunden, angefangen vom Slalom, seitlichen Verspringen, Fahren in der Hocke bis zur vollständigen Pirouette für die Könner. Vermutlich auch aufgrund unserer ständigen Anleitung und technischen Weiterentwicklung der Kinder verlief die gesamte Zeit mit allen Kindern absolut unfallfrei, im Gegensatz zu anderen deutschen Skigruppen brauchten wir keinen Arzt aufsuchen.

Das Snowtubing, welches wir im vergangenen Jahr erstmals kennen gelernt haben war in diesem Jahr aufgrund der Wetterlage leider nicht möglich.

An einem skifreien Nachmittag sind wir mit dem tschechischen Reisebus in die nahe gelegene Kleinstadt Vrchlabi gefahren, wo wir unter fachmännischer Anleitung an einer 8m hohen Steilwand climbten konnten. Auch hier hatten einige Kinder schon Erfahrungen aus den vergangenen Jahren.

Am letzten Abend haben wir nach dem Aufräumen und Packen der Koffer eine zünftige Abschlussdisko durchgeführt. Der Eintritt erfolgte nur mit einer Eintrittskarte, die sich die Kinder zuvor am

Nachmittag selber angefertigt haben. Neben sehr einfachen Karten gab es auch sehr gelungene und aufwendige künstlerische Kreationen. Die größere Gruppe der Jungen hat sich für die Party sehr lustig als Mädchen verkleidet. Es wurde ausgiebig getanzt und gefeiert.

Den Betreuern und dem Busfahrer war es ganz recht, daß dadurch die Kinder am folgenden Tag auf der Reise noch sehr müde waren und längere Zeit schliefen. So erfolgte am 17.02. früh morgens die Rückfahrt in unserem bereits bekannten Reisebus. Die Ankunft in Rostock am Hauptbahnhof erfolgte gegen 18.50 Uhr. Die Eltern haben wir kurz zuvor unterwegs per Handy verständigt, so daß sie ihre Kinder alle wohlbehalten wieder in Empfang nehmen konnten.

Haiko Mennenga



*"Laß uns das so lange ausnutzen, wie's geht.  
Nächstes Wochenende machen es uns alle nach."*

# IDJM 2001

Schaun`mer mal! War unser Motto unter dem wir die lange Reise gen Süden zur Internationalen Deutschen Jugendmeisterschaft antraten.

Sie fand im fernen Bayern, am Brombachsee, einem sehr umstrittenen Segelrevier statt. Akribisch wurde jede Einzelheit geplant und vorbereitet, damit wir auch ja nichts vergaßen. Als schwierig erwies sich die Tatsache, dass auf dem Brombachsee keine Verbrennungsmotoren zugelassen sind. Deshalb begleitete uns neben unserem Trainer, Mathias Mahnke, noch ein zweiter kräftiger junger Mann. Denn auch beim Paddeln gilt: Geteiltes Leid - ist halbes Leid! Unsere Reise begann in aller Frühe am 27.07.2001. Trotz einiger Staus, Baustellen, drückender Hitze und dem meist sinnlosen Gequatsche Helge Schneiders, vergingen die 700 km recht schnell.

Als wir endlich nach 8 Stunden Fahrt beim WAB (Wassersportgemeinschaft Altmühl-Brombachsee) auf den Hof fuhren, waren schon einige MV`ler ein-getroffen. Sie konnten uns mangels Wind an Land begrüßen. Der Brombachsee zeigte sich spiegelglatt und aufgrund seiner geringen Größe war er gut überschaubar. Ein paar Schandmäuler behaupteten, dass der See trockenem Fußes zu überqueren sei, wenn alle gemeldeten Boote auf dem Wasser sind.

Das im Voraus geplante Trainingslager fiel wegen fehlender Winde aus. Zu unserem Glück war die Badeanstalt nicht weit...Am Montag, dem ersten Wettfahrttag konnte erneut nicht gesegelt werden. Das übliche Problem: FLAUTE!!!

Auch am nächsten Tag ließ der Wind auf sich warten. Nach 7 Stunden Startverschiebung, war ein leichtes Kräuseln auf dem Wasser erkennbar. Der kahlköpfige Wettfahrtleiter, von allen liebevoll „Locke“ genannt, traf die Entscheidung rauszufahren. So konnten noch zwei Wettfahrten gesegelt werden. Mit unserer vorläufigen Platzierung im hinteren Mittelfeld waren wir nicht zufrieden. Es fiel uns schwer mit dem Feld von 113 Booten zurechtzukommen.

Völlig unerwartet war am Mittwoch wieder kein Wind!

Die für eine Deutsche Meisterschaft notwendigen vier Wettfahrten, waren bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht zustande gekommen, so dass der Reservetag zum Segeln genutzt werden musste. Keiner



rechnete mehr damit, dass es einen Deutschen Meister 2001 geben würde; einige Mannschaften waren bereits abgereist.

Wir trauten unseren Augen nicht, als am nächsten Morgen schon in aller Frühe ausreichend Wind war. Wie schon erwähnt, fiel das Training im Vorfeld sehr knapp aus, so dass keiner mehr des Startens mächtig war. Nach 1 ½ Stunden und zehn Startversuchen hatten wir es endlich geschafft, die erste Tageswettfahrt konnte beginnen. Dieser letzte Regattatag verlief eindeutig besser für uns, wir fanden uns am Ende auf dem 32. Platz wieder. Damit hatten wir unser Ziel, ins Mittelfeld zu segeln erreicht und waren mehr als zufrieden.

Gut gelaunt traten wir die Rückreise an. Wir konnten auf sehr sonnige, erfolgreiche und lustige zehn Tage zurückblicken.

Wir möchten uns hiermit bei unserem Verein und natürlich auch bei Mathias für die Unterstützung bedanken.

Theresa Schrötter und Monique Niemann



*"Manchmal verstehe ich, warum gewisse Leute Motorbootrennen vorziehen"*

## Veteranenregatta 2001

Da ich am Monatsanfang meinen neuen Job in Bremen angetreten hatte und ergo keinen Urlaub für An- und Abreise bekam, erfolgte die Anreise per Auto. Für die Anreise der Shanty sorgte Sören, der verstärkt mit Christoph, Karsten Reisdorf, Regina Bruhn, Niels und Jens Kurth die Anreise gegen die üblichen Westwinde antrat.

Am Freitag Mittag rief ich an, wo sie gerade sind. Sie dümpelten hinter dem Fehmarnsund. Trotz Elbtunnelpassage verlief die Pkw-Anreise staufrei. Nur hinter Kiel war die Straße nach Laboe Baustelle und ich kreiste Laboe über diverse Kuhdörfer weiträumig ein. Als ich ein Schild „Laboe 3km“ passiert hatte, klingelte das Handy und Jens fragte, wo ich bleibe. Sie waren gerade eingelaufen. 5 Minuten später stand ich mit „m Seesack upp'n Nacken un keen Schipp unner'n Hacken“ im Hafen von Laboe und suchte die Shanty. Da die Methode „Holzmast suchen“ bei der Veteranenregatta nicht funktioniert, blieb die Suche nach dem Radarreflektorball. Aber obwohl der Hafen für eine Veteranenregatta verhältnismäßig leer war, fand ich die Shanty nicht. Ich sah nur einen ähnlichen Ball, der aber im Topp gefahren wurde und irgendwo hing einer im Mast und klarierte etwas. Wozu hat man denn ein Handy. Kurze Zeit später konnte ich meinen Seesack auf der Shanty abstellen. Am nächsten morgen stellte sich übrigens heraus, warum ich die Shanty nicht fand: irgendwer hatte das Großfall ausrauschen lassen und Jens wurde in den Mast gehievt um es wieder herunter zu holen. Und gerade als ich den Radarreflektor suchte, baumelte Jens im Bootsmannsstuhl davor herum und verdeckte ihn.

Wir zogen dann abends noch etwas durch den Hafen und vertilgten das eine oder andere Bier und Crepes, trafen Rieke Müncheberg und Axel Reisdorf, die mit dem Auto angereist waren und Katharina und Fabian von der Germania III (die letztes Jahr bei uns mitgesegelt sind, siehe Jahresheftbericht 2000). Es wurde abgesprochen, daß Rieke und Axel am nächsten Tag bei uns mitsegeln. Sören hatte ja seine Familienfeier und Regina wollte wieder einmal die Stadt besichtigen, in der sie studierte. Also gab es keine Platzprobleme.

Mir wurde berichtet, daß sie im Fehmarnsund eine Greifswalder Yacht getroffen haben, auf der 2 Männer waren und die nach mir fragten und dann Grüße an mich ausrichteten. Ich fing an zu grübeln, wenn ich in Greifswald kenne. Niemand. Wer könnte vielleicht nach Greifswald gegangen sein? Keine Ahnung.

Am nächsten morgen zog ich die Kuchenbude beiseite (ich schlief im Cockpit) und es packte mich das kalte Grausen: Nebel und Flaute. Bei dem angekündigten Wetter wird die Sonne ja irgendwann den Nebel vertreiben, aber die Flaute! Ich hasse Flaute. Na ja, wir waren ja nun hier und das werden wir schon überleben. Nach dem Frühstück holten wir unsere Startnummer ab und dann ging's zur Steuermannsbesprechung. Der Wetterprophet (der Skipper der „Ostwind“) erzählte etwas von 3-4 aus Südost. Er betonte extra, das er die Wetterpropheteiung nur verlesen und nicht verbrochen hätte.

Wir begannen, das Schiff regattaklar zu machen. Das heißt bei uns aber nicht (wie zum Beispiel bei der „Germania III“) alles Überflüssige von Bord zu schaffen. Wir tütelten die Leichtwindgenau an, schoren die Leichtwindspischoten ein, legten diverse andere Segel und solch Zeugs bereit. Unser Päckchennachbar, ein älterer Herr mit tadellos gepflegten Boot, sprach uns an. Er meinte, wir sollten in Rostock auch so eine Veranstaltung ins Leben rufen. Er berichtete von den Anfängen in Laboe vor 13 Jahren und das die Veranstaltung eigentlich in Kiel stattfinden sollten, aber wegen Desinteresse seitens der Stadt auf Laboe ausgewichen wurde. In Neustadt hat sich auch ein Klassikertreffen etabliert. Die Idee ist natürlich gut, aber das macht man nicht mal so nebenbei und von der anwesenden Shantycrow haben außer den Studenten eigentlich alle schon dauerhaft oder (hoffentlich) vorübergehend eine Tätigkeit in dem Teil Deutschlands aufgenommen, in dem es nicht nur Arbeit gibt, sondern wo diese auch bezahlt wird.

Ich schaffte mein Auto noch auf einen anderen Parkplatz um die Abschleppgebühren zu sparen. Und man soll es nicht glauben, ich habe in Hafennähe eine Parkplatz gefunden, wo man als Ortsfremder sein Auto abstellen kann, ohne etwas dafür zu zahlen!

Das Ablegemanöver wurde etwas hektisch. Um 11 Uhr war der erste Start, wir waren um 11.30 (der 4. Start) dran. Um 10 wollten unsere Innenlieger ablegen. Kurz vor 10 verschwand die halbe Crew irgendwo hin und kam nicht zurück. Rieke und Axel waren noch gar nicht da, obwohl wir 10 als Termin festgemacht hatten. Beim Ablegen wollten wir noch unseren motorlosen Außenlieger mitnehmen. Die Innenlieger drängelten sanft. Langsam trudelten die ersten wieder ein. Also entschloß ich mich zum Ablegen ohne vollständige Crew, um dann später noch mal kurz an die Mole zu kommen um zu sehen, ob vielleicht doch noch einer Lust hatte

mitzukommen. Wie das halt so ist, die Leinen sind schon zum Teil los, der Schleppaspirant dreht gerade mit Paddelhilfe und stoppt dabei den auslaufenden Strom von Yachten und Booten und dann kommen die Trödelheinis und Langschläfer. Na ja, Niels weiß ja schon, wie man sich von Fischern hinterher bringen läßt. Also wurde doch noch mit vollständiger Crew abgelegt. Sören und Regina saßen derweil auf der Mole und beguckten sich die auslaufenden Schiffe. Da dieses Jahr nicht so viele da waren, entfielen spektakuläre Manöver wie zum Beispiel Klimmzüge an Klüverbäumen etc.

Der Wind frischte zum Glück etwas auf, daß also nicht mit allzuviel Gedümpel gerechnet werden mußte. Ich übernahm den Part des Gefechtsrudergängers, Christoph wurde Navigator und der Rest teilte sich in Schot- und Backstagbediener und beweglichen Ballast. Axel und Rieke konnten sich gar nicht satt sehen an den schönen Schiffen und beschlossen, nächstes Jahr mit dem Drachen hier vorbeizukommen. Karsten hatte 2 BM-Jollen gesichtet und nahm sich auch vor, bei der XIV. Veteranenregatta mitzumischen.

Nachdem wir das Startschiff geortet und uns angemeldet hatten, sammelten wir uns mit den vielen anderen vor der Startlinie. Christoph stoppte die verbleibende Zeit mit seiner Hightech-Regatta-Uhr, ich mit unserer russischen Stoppuhr. Vor dem Start zeesten wir mit Backbordbug einher, als ein Großer mit Steuerbordbug sehr knapp vor uns passierte. Wir mußten sogar etwas die Schoten fieren, damit wir ihm nicht ins Heck fuhren. Bei solch einem Getümmel ist natürlich der Gefährliche Nahbereich etwas enger als gewöhnlich, aber bei dem war ich mir nicht sicher, ob er uns einfach nicht gesehen hatte, denn er hatte eine Riesen-Mörder-Genua drauf, die des Rudergängers sichtbare Welt um 50% reduzierte. Und kein Ausguck im Bug! Wir hatten Glück, aber eine größere, zweimastige Yacht, die auf Parallelkurs zu uns war, traf es. Es wurde zwar noch „Raum“ gebrüllt und der Rudergänger erkannte die Lage, aber wußte nicht so recht, was er tun sollte. Erst wich er nach Backbord und dann nach Steuerbord aus. Beide Yachten krachten dann im stumpfen Winkel mit den Bordwänden zusammen. Es gab Geschrei, bumste laut, man sah ein gebrochenes Want oder Backstag durch die Luft sausen und das war's dann. Beide meldeten sich über Funk bei der Regattaleitung ab.

Unser Start war leider nicht so berauschend, denn wir gingen erst eine Minute nach dem Schuß über die Linie. Aber immerhin schon besser als beim letzten Mal. Der erste Kurs war ein Anlieger, auf

dem wir nach kurzer Zeit die Leichtwindgenua gegen die Genua austauschten. Nach der ersten Tonne hieß es Kreuzen. Dabei passierten wir das Fotografenschiff ziemlich dicht, denn es ankerte genau in unserem Kurs. Einer unserer nächsten Fehler war, daß wir den letzten Schlag auf die nächsten Tonne zu früh begannen und so kurz vor der Tonne ziemlich Höhe knüppeln mußten und so Zeit verloren. Alternative wären noch zwei Wenden gewesen. Das erste Spisetzen verlief auch nicht so erfolgreich. Nicht daß wir eine Eieruhr fabrizierten. Aber bei der Kontrolle des Spigeschirrs vor dem Setzen stellte ich einige Fehler fest, die erst behoben werden mußten bevor mein Lieblingssegel hochgehen konnte. Von da übergab ich die Aufgabe des Gefechtsrudergängers an Karsten und kümmerte mich um den Spi.

Um 14:53:41 passierten wir nach 3h 23min und 41sec die Ziellinie. Bei einem Klassikerrennwert von 118 ergibt das eine gerechnete Zeit von 4h und 21sec. Laut Logge hatten wir eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 5kn.

Da das Wetter schön war, ankerten wir vor dem Strand, wo schon Yacht an Yacht lag. Es wurde über Bord gehüpft und gebadet. Ich kratzte die Seepocken von der Opferanode und dem Ruder und putzte den Wasserpaß. Dann schwammen wir zur Sandbank am Badestrand. Als zwei Mädels vorbeikamen, eins mit knallrot gefärbten Haaren, meinte Christoph nur: „Wenn sich die andere grün färben läßt, kann man sie als Fahrwassertonnen benutzen.“

Wieder auf der Shanty versuchte ich mich seit langem mal wieder im Rettungsringweitzielwurf. Der Wurf war so gut, daß Christoph nur die Arme hochhalten brauchte und schon hatte er den Rettungsring um. Anschließend wollte ich noch einen Großbaumsprung hinlegen und sagte zu Rieke, sie solle mal den Großbaum festhalten. Sie fragte, ob ich abdirken will. Ich sagte ja, kletterte auf den Baum und machte einen Kopfsprung.

Dann gab es Mittag, die obligatorischen Pellkartoffeln, wahlweise mit Quark und Leinöl oder mit Sahnehering. Anschließend ging es Anker auf und zurück in den Hafen.

Kurioserweise versammelte sich fast das gleiche Päckchen wie vor der Regatta an der selben Stelle. Beim Landleinelegen gab es jedoch einige Hindernisse. Unser direkter Innenlieger meinte, er wolle gleich auslaufen. Die Crew verzog sich dann. Sie liefen jedoch erst am nächsten Tag vormittags aus. Als Jens den Innenlieger an der Pier fragte, ob er über sein Heck könne, um die Leine zu belegen oder ob

er ihm die Leine an Land reichen könne, meinte dieser dies sei doch nicht nötig. Dem Dialekt nach kam er auch aus einer Gegend, in der man Schifffahrt nur vom Hörensagen kennt. Wir legten trotzdem unsere Landleinen aus.

Regina stieß kurz nach dem Anlegen wieder zu uns und wir ruhten im Cockpit ab. Um 20 Uhr sollte Siegerehrung sein. Und wir hatten noch Grillfleisch, dessen Haltbarkeit nicht gerade unbegrenzt war. An der Pier stand zwar ein Grill, aber wir entschlossen uns für die Pfanne. Niels begann also erst einmal damit, Salat zu bereiten.

Als dann endlich die Steaks in der Pfanne landeten, war ich schon ziemlich unruhig, denn ich rechnete aufgrund der verhältnismäßig geringen Teilnehmeranzahl nicht mit der obligatorischen Verspätung bei der Siegerehrung. Als der letzte Bissen die Speiseröhre abwärts wanderte, war ich mit Christoph schon auf dem Weg zum Festzelt. Das war auch gut so, denn die Siegerehrung fand pünktlich statt und zu Beginn wurden die Präsentkörbe für die längste Anreise verteilt. Von den 3 Körben bekamen wir einen ab. Er enthielt 4 Flaschen Wein, diverse Käsestücke und ein Glas englischer Zitronenkonfitüre (alles lecker). Danach wurden jeweils die ersten der vielen Klassen nach vorne gerufen und mit einem gravierten Glas beehrt. Wir gingen in dieser Kategorie leer aus. Aber der volle Futterkorb war auch besser als ein leeres Glas.

Nach der Siegerehrung suchten wir uns ein Plätzchen zum Hinsetzen, um die Gewinne zu vertilgen, damit wir das schwere Zeug nicht alles an Bord schleppen müssen. Wir fanden zwei leere Bänke im Anmeldungszelt und begannen mit der Vernichtung unseres Gewinnes. Kurz darauf wurden neben uns die Regattaergebnisse angepinnt. Wir hatten den 7. Platz von 12. Na ja, hätte besser sein können. Vielleicht können wir nächstes Jahr mit einem neuen Spi, einer neuen Genua und der Vermeidung einiger Fehler besser machen. Direkt vor unserem Sitzplatz setzte ein Folkeboot sein Großsegel als Projektionsleinwand und es wurde ein Buster-Keaton-Stummfilm aufgeführt. Anschließend kamen die Videoaufnahmen des Fotografenschiffes. Von uns gab es auch Aufnahmen. Wir trafen noch einmal den Kieler Herren, der uns den Vorschlag einer Veteranenregatta in Rostock schmackhaft machte. Wir verzogen uns dann auf die Shanty, wo wir die Party fortsetzten, bis so nach und nach alle in den Kojen verschwanden.

Nachts war es ziemlich ruhig. Irgendwann wollte irgendwo ein innerer Päckchenlieger ablegen. Man hörte über einen längeren

Zeitraum dauernd mit steigender Lautstärke „Hallo! Ist jemand an Bord?“.

Zum Frühstück waren Rieke und Axel schon weg. Der Brötchendienst funktionierte auch nicht so recht. Sören hatte Regina so gegen 6 Uhr früh eine SMS von seiner Party geschickt. Also war erst später mit seinem Eintreffen zu rechnen.

Nach und nach leerte sich der Hafen. Die beiden 12er der Bundesmarine liefen ohne Maschine aus. D.h. eigentlich doch mit, denn sie wurden längsseits von ihren Schlauchbooten geschleppt. Bei der „Westwind“ war das ganz lustig, denn der „Maschinentelegraf“ ähnelte einem Kinderspiel namens „Stille Post“. Über 2 menschliche Telegrafstationen wurden die Kommandos zum Schlauchboot und Fragen zurück transportiert. Bei der „Ostwind“ machte sich die Crew vorne gegenseitig heiß beim Segelsetzen. Das Kommando des Skippers dazu: „Keine Hektik da vorne!“.

Der Vormann vom Seenotkreuzer kam vorbei und fragte, wann unser Päckchen weg sei. Wir lagen nämlich an seinem Liegeplatz, den er freundlicherweise für die Regattateilnehmer zur Verfügung gestellt hat. Gegen 11 Uhr wollte er wieder an seinem Platz sein. Niels war der Ansicht, wir könnten uns beim Frühstück noch Zeit lassen, obwohl halb 11 schon durch war. So kam es, daß er noch an der Back saß, als wir ablegten, um uns in eine Box zu verholen. Als wir anlegten kam auch schon der Seenotkreuzer um die Mole.

Wir klarierten die Shanty, gingen noch mal Baden und ich packte meine Sachen. Gegen Mittag machte ich mich auf zu meinem Auto. Im Kofferraum fand ich noch Sachen, die Niels bei mir in Zwenzow vergessen hatte. Damit ich sie nicht ewig spazieren fahre bin ich damit zurück zur Shanty. Niels war nicht da, er holte gerade Eis. Das war doch ein Grund, um meine Abreise etwas zu verschieben. Es gab Vanille und Stratiatella. Danach machte ich mich dann aber auf den Weg und erreichte staufrei (trotz Elbtunnel) Bremen.

Nach der Ankunft rief ich zufällig Christof und Guiomar an. Christof erzählte, daß sie 3 Wochen Urlaub an der Ostsee gemacht hätten und daß er jetzt seine praktische Prüfung für den Sportküstenschifferschein gemacht hat und „stell dir vor, ich habe die Shanty gesehen!“. Also war das Rätsel um den Grüßer der Greifswalder Yacht gelöst. Das war die Chartersyacht, mit der Christof kurz vorher seine Prüfung bestanden hat.

Dirk Schietke

## Das Ixylon - Regattajahr 2001

dargestellt von Christina Klünder und Stefan August

Denke ich zurück an das Jahr 2001, fällt mir als erstes ein, dass, wenn Regatten angesagt waren, kaum Wind war, dafür aber viel Regen oder aber sengende Hitze – kurz gesagt: Es war ein Jahr der Extreme.

Wir, die Besatzung der Ixylon 2540, durften unsere neuen Segel ausprobieren und nutzten jede Gelegenheit eine Regatta im rentablen Umkreis mitzumachen. Dabei sind die immerwiederkehrenden Probleme des Autos mit fehlender Hängerkupplung, der Suche nach dem Regattarolli und eines vernünftigen Zustandes des Trailers zu bewältigen gewesen.

Doch, es gab auch eine Regatta mit viel Wind und Sonnenschein. Das war beim Städtevergleichswettkampf in Sternberg am 19. und 20.05.01. Am Ufer des Sternberger Segelvereins war es kuschelig warm während es draußen auf dem See mit Windstärken von 6 bis 7 rauchte. Mit von der Partie aus dem Akademischen Segler - Verein zu Rostock waren Christian und Michael mit der 3531. Sternberg ist für uns immer das erste Ziel, viele bekannte Gesichter tauchen hier auf, die eine gewisse Einstimmung in das Regattajahr bringen. Erwähnt sei hier natürlich der >Pfahlbau< der auch unbeteiligte Segler anlockt. Die Organisation der Wettfahrten war in Ordnung, das Essen war gut und dies war auch nötig, denn das Segeln war anstrengend und forderte höchste Konzentration. Am Sonntag war einfach nur noch Durchkommen angesagt. Der Wind blies böig und schrälend. Das Showereignis dieses Wochenendes war ein Laser, der versuchte einen Opti niederzumetzeln. Es ist aber außer gebrochenem Großbaum nichts weiter passiert. Zum Glück, denn das sah ganz schön gefährlich aus. Zur besonderen Freude von Christina tauchte hier Herr Graf auf, einer ihrer ehemaligen Trainer bei „Turbine Rostock“, wo Christina segeln lernte. Seine große Tochter war auch mal ihr Besatzungsmitglied auf dem 420er. Herr Graf trainiert immer noch Optis und hat auch seine jüngste Tochter zum Segeln begeistern können. Letztendlich war Sternberg 2001 eine Belastungsprobe für Material und Besatzung und das auch noch mit - leider – viel zu geringer Beteiligung.

Nun aber zurück zu wenig Wind und viel Regen!



## Obotritencup Schwerin 9./10. Juni 2001

Nach einer reichlich wirren Anfahrt mitten durch das gesperrte Stadtzentrum von Schwerin zum Segelclub Schlossbucht Schwerin gab es zum Abend als Entschädigung eine Gratisprobe von Aida, life und direkt vom Theater über das spiegelglatte Wasser. Auftakeln und Zeltaufbauen und Biertrinken bei klassischer Musik; ach nein wie romantisch.

Leider auch hier ein vertrautes Bild – viel zu wenig Ixylon. Mit uns hielt noch Regina mit der XY 4152 den Ständer des ASVzR in das laue landeshauptstädtische Lüftchen.

Sonnabend früh dann aber das große Ereignis: die 2540 hat neue Segel!! Besonders schön ist der Spi – groß, blau, triradial geschnitten und wie der knistert... Damit geht es dann auf den Kurs. Der Wind reicht nur für eine Wettfahrt, bei der wir nach einigem Hin und Her und etwas Glück auf der richtigen Seite landen und somit als Dritte im Ziel. Der zweite Lauf wird abgebrochen, es ging einfach nicht mehr.

Danach ist dann viel Zeit zum Schwatzen, Biertrinken, Boot basteln. Christina ist enttäuscht von der geringen Teilnehmerzahl und verabredet sich also folgerichtig mit Hilfe des „Postbootes“ (XY 5252) für das nächste Wochenende zu einer richtig großen Regatta (Sparkassencup Pouch) und Stefan sagt hmm, weil er keine Zeit hat. Aber davon etwas weiter unten.

Ja und dann gab es noch Regen, Regen, Regen, eine Siegerehrung in der Bootshalle, eine Heimfahrt und die Frage, ob sich der ganze Aufwand gelohnt hat.

## Sparkassencup Pouch 16./17. Juni 2001

Christina fährt nach Pouch zum Sparkassencup, d.h. sie fährt bis nach Dessau zum Bahnhof und wird dort von Carsten Lange abgeholt, kommt so noch zu einer Stadtbesichtigung und weiterhin zu einer Exkursion in den Blumenladen ihres Vorschotmanns.

Ungefähr eine Autostunde entfernt liegt dann das kleine Örtchen Pouch. Die Umgebung ist eindeutig ein ehemaliger Tagebau, der See ist ein Tagebaurestloch. Am kiesigen Ufer wächst ein Campingplatz empor, der zum Segelclub zu gehören scheint. Obgleich der See noch etwas traurig und unnatürlich aussieht, zum Segeln ist er allemal gut geeignet. Carsten hat die recht neue Ixylon 5230 und Christina darf

steuern, das ist wieder eine nette Abwechslung für sie. Das Boot läuft sehr gut und die beiden hatten dazu ein Bombenwetter an diesem Wochenende. Wieder mit dabei vom ASVzR ist auch Regina. Leider konnte sie wegen einiger technischer Probleme nicht starten. Christina wird mit Carsten am Ende 19. von 31 Booten und sagt, dass es ihr sehr viel Spaß brachte. Auch die Tatsache, als „Norddeutsche“ dabei zu sein bringen ihr viele Annehmlichkeiten und erholsames Dasein (so weit weg von zu Hause). Dirk Tast (XY 5220) bringt sie netterweise im Auto wieder mit nach Rostock.

## Deutsche Meisterschaft der Ixylon und Korsare in Schwerin

Schwerin, schon wieder Schwerin! Diesmal aber mit großer Besetzung aus Rostock. Es fahren Regina und Karsten (XY 4152), Ralf und Christian (XY 3531), Stefan und Christina (XY 2540) und Heiko und Klein Uwe (XY 1965).

Aufladen und Anreise erfolgen ASV-like mit einigen Absprache- und Termin- äh – Unstimmigkeiten, wir treffen uns dann doch alle und jeder zu seiner Zeit im Schweriner Segler-Verein hinter dem Marstall. Am Mittwoch und Donnerstag früh ist wieder Vermessung und nicht nur die 2540 bekommt nach Jahrzehnten neue, richtige (schon Jahrzehnte gültige) Messmarken. Eigenartigerweise wurden die alten nie beanstandet. Leider wissen wir jetzt auch, dass unser Spibaum viel zu kurz ist.

Das Startgeld allerdings liegt mit 140,- DM für Ixylonverhältnisse fast schon unerhört hoch, ob damit das richtige Sommerwetter eingekauft wurde ? Denn die nächsten drei Tage heißt es: sonnen – baden, baden – sonnen usw. Der ASVzR trifft sich mit vier Booten auf dem Wasser und Christian zieht schwimmend den ganzen Schleppzug über den halben Schweriner See.

Wind gibt es immer erst am Nachmittag - Thermik von der Ostsee! Das ist wie im Lehrvideo zu beobachten, wie der Schweriner See vom Norden her von „spiegelglatt“ nach „leicht gekräuselt“ wechselt. Jetzt heißt es Sonnenbrille auf und ab zum Start. Zwei Wettfahrten schaffen wir so an den beiden ersten und eine am dritten Tag, bei der Rückfahrt bräuchten wir aber Posi-Lichter. Ist aber nicht weiter schlimm, denn jetzt gibt es warmes Essen und Bier und Ausschlafen ist ja auch garantiert.

Unser Ziel Vereinsbeste zu werden verpassen wir. In der dritten Wettfahrt kommen wir zwar als erste über die Ziellinie – ein

unbeschreibliches Gefühl – aber dank eines Protestes und nach langer kontroverser Verhandlung haben wir unseren Streicher weg. Immer wieder schön ist das Frühstück in der Ministeriumskantine. Reichlich und preiswert – so lässt sich gut regieren.

Also am Ende sind wir nicht 9. sondern 14., Heiko und Klein Uwe werden 11., Ralf und Christian kämpfen sich auf den 33. Platz und Regina wird 39., von immerhin 42 Ixylon.

Ach ja. Den Regen gab es dann doch noch - am Sonnabend zur Meisterfeier in Form von Gewitter. Blitz und Donner konkurrierten mit dem Feuerwerk vor dem Schweriner Schloß. Ordentlich Krach gemacht hat auch das Triller Trio & Olsen Combo mit einem einer Meisterschaft würdigen Programm und schafften die richtige Feierstimmung. Die Party ging bis in den frühen Morgen und wurde selbst in der „Yacht“ erwähnt. Da denke ich jetzt einfach mal an das Jahr 2003 – da geht die DM wohl nach Warnemünde.

Warnemünde-Cup 1./2.09.

So, in Warnemünde ist ja immer die Frage Ixylon oder Motorboot ganz akut. Aber Vorteile gibt es ja auch, z.B. Bier am Motorboot. Diesmal fehlen die 505er und das macht sich besonders abends bemerkbar. Heiko macht als Wettfahrtleiter seine Sache wieder richtig gut, nur wollen die Segler am Sonnabend keine 4. Wettfahrt mehr. Mit vielleicht 4 Windstärken und genug Welle sind wir abends geschafft. Wir werden insgesamt 6. von 12 Booten.

Petermännchen-Regatta 13./14.10.

Schwerin – Klappe, die Dritte! Diesmal sind wir die einzigen ASV-ler, kein Wunder, denn es ist wie jedes Jahr der Absegeltermin.

Bei uns läuft es gar nicht gut. Die erste Wettfahrt gehört eigentlich abgebrochen (spiegelglatter Teich), wir finden uns bedrohlich weit hinten wieder. Christina bekommt fürchterliche Kopfschmerzen und da keine Apotheke auf dem Wasser ist, müssen wir an Land. Zum zweiten Lauf treten wir dann nicht mehr an und am Sonntag ist noch weniger Wind, Zicke hat jedenfalls gewonnen und holt ein Bier nach dem anderen.

Petermännchen ist immer wieder ein schöner Ausklang der Regattasaison. Wir freuen uns jedenfalls schon auf die Saison 2002!

## **Stralsunder Segelwoche 2001**

### **Rund Rügen vom 08.06. – 09.06.**

Rund Rügen sollte die erste Regatta mit vergleichbaren Gegnern für die neue Universitas werden. Allein schon daher fuhren Anne Fuchs, Kristina Bube, Paul Lehmann, Stephan Schimming, Birger Bösel, Stefan Lahmer und Lars Krüger, den Regional Blitz nehmend, mit einer gewissen Vorfreude in Richtung Stralsund. Dort traf die Besatzung dann auf den Schiffsführer Micha Rose, der mit dem Proviant im Pkw anreiste. Beim Flanieren über den Steg konnte man schon mal grob die Konkurrenz begutachten und dabei den ein oder anderen potentiellen Gegner ausmachen.

Der Start fand südlich vom Rügendamms um 18.05 Uhr statt. Nachdem sich die Hektik gelegt hatte und ein paar kleinere Fehler im Ablauf beseitigt wurden, befand man sich bereits mitten im Regattageschehen. Dieses äußerte sich darin, dass man beim Am-Wind-Kurs den Sund runter in Richtung Greifswalder Bodden den einen oder anderen Gegner durchaus in Lee durchbrach. Ein verheißungsvoller Beginn. Als es daran ging, auf Kurs Ost abzufallen, um den Greifswalder Bodden zu durchqueren, kamen aber doch tatsächlich einige der bereits überholten Gegner aber wieder auf. Wie konnte das geschehen? Die Meisten derer konnten aufgrund ihres etwas geringeren Tiefganges ein wenig abkürzen, während wir uns, bedingt durch die 2,20 m tiefe submarine Ausdehnung unseres Schiffes, länger an das Fahrwasser halten mussten, da auch das Echolot dazuübergegangen war, uns nur noch ein Unterwasserrelief anzuzeigen, welches durchaus mit einer Fahrbahnmittelmarkierung mithalten konnte: - - - -.

Während des Spi – Kurses über den Greifswalder Bodden verloren wir ebenfalls etwas an „Boden“, da auch hier einige Konkurrenten aufkamen bzw. sich absetzen konnten. Dieses setzte sich leider fort bis wir die Hälfte der Prorer Wiek erreicht hatten, denn dort wurde der Spi runtergenommen, da wir immer mehr abfallen mussten, um ihn bei den westlichen Winden um 3 Bft. zum Stehen zu bringen. Was dann folgte, ließ die Augen blitzen: Der Kurs kristallisierte sich zu einem leichten Anlieger bei leicht abgeflauten Winden heraus, welcher scheinbar gerade für dieses Schiff gemacht ist. Folglich schoben wir uns an einigen Konkurrenten wieder vorbei, während diese feststellen mussten, dass "In-Die-Segel-Leuchten" das Boot nicht immer schneller macht. So schätzen wir, dass wir 4-5 Boote

noch vor uns haben müssten, als die Dritte, einer Reihe von Schauerböen uns während das Reffens das Großsegel ca. 1,5m unterm Kopfbrett quer aufriss. Während das Groß gewechselt wurde, haben wir uns absichtlich vom Land frei gehalten.

Durch diese Vorsichtsmaßnahme konnte diverse Gegner unterm Land der Halbinsel Wittow durchbrechen, während wir in der Flaute einer weiteren durchgezogenen Schauerbö in der Dünung durchgeschaukelt wurden. Immerhin hat uns diese Naturschauspiel einen eindrucksvollen Himmel zum Sonnenaufgang beschert. Doch auch damit war die Stimmung kaum zu retten. Folgerichtig wurde auf Propaganda aus dem Kassettenrekorder zurückgegriffen, um die Moral wieder herzustellen. War leider auch nicht so erfolgreich. Jedenfalls kam irgendwann wieder brauchbarer Wind auf, sodass wir an der Westküste Hiddensees dem Ziel entgegensegeln konnten, welches wir dann auch mit einem Rückstand von 1h20min auf den ersten unserer Klasse 1 um 8.20 Uhr passierten.

Als Fazit dieser Reise bleibt somit zu sagen, dass in dem Boot und in der Mannschaft Potentiale stecken, welches es ermöglichen, ganz vorne mitzufahren, wenn denn auch das Material mitspielt. Aber es war höchstwahrscheinlich nicht die letzte Regatta für die neue *Universitas...*



## Vom Besuch bei Rudolf in Rödvig

Da ich mir durch Kündigung den Urlaub vom letzten und von diesem Jahr erzwungen habe, wollte ich diesen vor Antritt der neuen Arbeit die Zeit noch etwas zum Segeln nutzen. Eine Woche hatte ich dafür eingeplant. Allerdings fielen die vom ASV abzusichernden Regatten der Warnemünder Woche in diesen Zeitraum. So wurden aus 7 nur 4 Tage und das Ziel Kopenhagen rückte in unerreichbare Ferne. Rödvig, ursprüngliche Zwischenetappe, wurde zum Hauptziel. Als Crew konnte ich Christoph und Niels gewinnen.

Freitag früh ging es aber erst einmal ohne Niels nach Warnemünde. Dort übernahmen wir Andrea und machten uns dann zur Luvtonne von Bahn „Charlie“ auf, um Rundungsprotokolle zu schreiben. Wir hatte die Piraten, OK, Korsar und Finn Dinghies. Gegen Mittag versuchten Peter und Eckhard mit dem Rasmus in unsere Nähe zu ankern. Aber sie schätzten ihren Schwoikreis falsch ein und kamen uns ziemlich nahe. Wir mußten uns dann auf die Regattateilnehmer konzentrieren, die im Pulk ankamen. Plötzlich gab es ein kräftigen Ruck und einen Knall und kurz darauf das ganze noch einmal. Der Rasmus hatte uns beim Zurück-sacken-lassen zweimal gerammt. Ein Kontrolle ergab auf den ersten Blick keine Beschädigungen, außer etwas abgeplatzter Lack über der Scheuerleiste. Bei späteren Baden stellten wir fest, daß die Scheuerleiste in einem Bereich um 1..2mm nach oben verschoben ist. Ansonsten verlief alles ruhig und gegen 17.15 waren wir wieder in Warnemünde.

Am Sonnabend stießen Niels und Stephan zu uns. Abends gab es einen guten, aber leider zu kurzen Auftritt des Triller-Trios.

Am Sonntag gab es zum Glück bloß eine Wettfahrt, so daß wir recht früh wieder in Warnemünde waren. Nach einem Kurzbesuch von Geert Schmelter (ja, er lebt noch) legten wir gegen 14.45 Uhr ab und erreichten Gedser um 19.30 Uhr.

In Gedser wurde endlich mal wieder geduscht (nach 3 Tagen Warnemünder Yacht-„hafen“) . Ein Grill wurde aktiviert und bei einem schönen Sonnenuntergang zu Abend gegessen.

Am nächsten Morgen hatten wir ordentlich Wind und einen bedeckten Himmel, aus dem ein andauernder Niesel- bis richtiger Regen fiel. Hinter dem Gedser-Riff hieß es hart anliegen. Wir konnten einige Joghurtbecher abhängen und wurden von einigen abgehängt. Na ja, die Shanty mag halt Amwindkurse nicht so. Wir machten bei auffrischendem Wind gut Fahrt. Irgendwann hörte ich

ein donnerähnliches Geräusch. Aber es sah nicht nach Gewitter aus und klang auch nicht so. Der Donner wurde schnell lauter und dann preschten zwei Düsenjäger über uns hinweg, die sich in Deckung der Fock „angeschlichen“ hatten.

Kurz vor Klintholm fing Niels an, wir sollten doch reffen. Unter anderen Bedingungen hätte ich ihm zugestimmt. Aber es waren noch ein bis zwei Meilen bis Klintholm und je näher wir Klintholm kamen, um so stärker wurde die Abdeckung durch Möns Küste. Also blieben die Segel stehen.

Im Hafen bekamen wir ein Päckchenliegeplatz. Sobald die Festmacher fest waren, wurde die Kuchenbude herausgeholt und Mittag gemacht. Danach machten wir uns auf die erfolglose Suche nach einer Möglichkeit zum Geldtauschen oder einen Geldautomaten. Wir fanden nur eine geschlossene Bank ohne Automaten. Niels machte sich gleich im Bademantel zur Sauna auf.

Am nächsten Tag war noch Westwind, aber nicht mehr so stark und Sonne. Vor dem Wind ging es in Richtung Kreidefelsen. Ich saß am Ruder und äußerte die Idee, es mal mit der Angel auf Dorsch zu versuchen. Christoph legte sofort die 2 Monate alte Zeitung weg, die Niels organisiert hatte und holte seine Angel heraus. Es dauert nicht lange und die Rute wurde ruckartig mächtig krumm. Christoph machte sich ans Einholen, schaffte es aber kaum, sich von den Schuppentieren seine Angelsehne wieder zu holen. Da wir gerade Schmetterling mit Bullentalje fuhren, war ein Beiliegemanöver nicht so schnell durchführbar. Zur Unterstützung mußte Rudolpho kurz rückwärts Paddeln. Dann sahen wir den Grund, warum es so schwer ging: es stand 2:1 (zwei Dorsche kämpften mit einem Christoph). Deshalb kam Niels zum Landen der gegnerischen Fische zu Hilfe. Allerdings konnte einer der Schlingel entwischen. Weitere Versuche, ein paar seiner Kumpels zum Abendbrot einzuladen, schlugen fehl. Der Wind schloß langsam ein. Um noch rechtzeitig unser Minimalziel Rödvig zu erreichen, mußte Rudolpho paddeln. Nur zum Mittagessen durfte er auch Pause machen.

In Rödvig war der Hafen proppenvoll. Wir fanden noch ein Platz im Päckchen einer riesigen Motoryacht. Das Abfendern bekamen wir ganz gut hin, indem wir einen seiner heißluftballongroßen Fender nutzten, der einsam und verirrt auf dem großen Vordeck sein Dasein fristete. Das Anlandgehen war aber nur etwas für lange Kerls oder Leute mit kräftiger Armmuskulatur. Damit gab es einige Probleme bei den Kindern der Segelyacht, die noch bei uns längsseits ging.

Wir machten uns sofort zum Schiffsmotorenmuseum auf. Aber das hatte schon zu und ich hatte die Telefonnummer von Ole (dem Museumschef) nicht mit. Bei einer Begehung des Freigeländes war Christoph schon Feuer und Flamme, als er nur die Motoren sah die draußen standen. Was soll erst passieren, wenn er sieht, was drinnen alles ist. Na ja, es war zu. Wir begaben uns dann auf die Suche nach eine Möglichkeit zum Geld wechseln und wurden in der Post fündig. Ein Teil der Dänischen Kronen wurden im Hafen gegen geräucherte Krabben eingetauscht, die sofort vertilgt wurden.

Anschließend brachten wir den Grill auf der Hafencaimole in Betrieb und deckten einen Tisch in der Nähe des Grills mit dem Abendbrot. Der Grill wurde mit Würstchen und Dorsch bestückt. Ich versuchte zwischendurch noch, über den neuen Hafencaimeister die Telefonnummer des Museumschef zu bekommen. Aber der neue Hafencaimeister ist kein Vergleich zum alten, der leider in den Ruhestand gegangen ist. Ich packte jedenfalls die restlichen U2-Motorteile in einen Pappkarton mit ein paar Dosen Rostocker Pils, damit der Absender eindeutig zu erkennen ist. Als Niels nach dem Essen das Örtchen aufsuchen mußte, das in der Nähe des Museums liegt, kam er angerannt: „Die Opi's vom Museum sind da!“ Also schnell den Pappkarton geholt und los. Man hörte schon das Wummern eines Einzylinder-Glühkopfmotors. Drei der alten Fischer, die das Museum betrieben und von Niels „Opi's“ genannt wurden ließen einige der Museumsstücke zu Leben erwachen.

Ole war erfreut, uns zu sehen. Die Verständigung war leider durch Sprachprobleme etwas eingeschränkt, wir sprachen Deutsch und Englisch und Ole sprach Dänisch. Aber wenn man vom Fach ist, ist das kein Hindernis. Einer der Fischer warf mit Hilfe von Druckluft einen Glühkopfmotor an führte uns die Vibrationsarmut eines Einzylinder-Junkers-Gegenkolbenmotors vor. Ole verschwand derweil.

Als er wiederkam, bedeutet er uns mitzukommen. Draußen stand er U2-Motor, den ich im März vorbei gebracht hatte, auf eine Halbpalette montiert, mit Starterkabeln an ein Auto angeklemt, Kühlwasser aus dem Gartenschlauch beziehend. Als Auspuff war ein 1-1/2“-Rohr von ca. 1m Länge angeflanscht. Ole startete den Motor und mit infernalischem Getöse zeigte der 311er-Wartburgmotor, das er zum Leben erwacht war. In der Nachbarschaft hat es bestimmt ein paar Herzinfarkte gegeben.



Beim Rundgang durchs Museum zeigte mir Ole den Platz, an dem mein alter „Tümmler“ einmal stehen soll. Rudolf steht noch unrestauriert im Container neben unzähligen anderen alten Schätzen, u.a. dem 6-Zylinder-Boxermotor eines Sturmbootes der Deutschen Wehrmacht. Christoph war hin und weg wie ein 5-Jähriger, der gerade vom Weihnachtsmann beschenkt wurde. Er beschloß, mit seinen Kommilitonen eine Ausflug hierher zu machen. Niels erzählte uns im Anschluß, daß für ihn die „alten Opi's“ viel interessanter seien als die Motoren.

Am nächsten Morgen tankten wir, nachdem der Hafenmeister das Päckchen vor der Tanksäule aufgelöst hatte. Das Ablegen erfolgte bei totaler Flaute. Nach dem Verlassen des Hafens motorte eine Flotte in Richtung Kalvehave, die andere in Richtung Møns Klint. Später kam etwas Wind auf und ab den Kreidefelsen konnten wir Haesnes anliegen.

In Haesnes bekamen wir die vorletzte freie Box. Einer kleinen Orts- und Hafengebühung folgte das Abendbrot. Ein paar kleine Enten fanden sich ein, um ihren Anteil einzufordern. Niels war und ist aber vehement gegen das Verfüttern von für Menschen produzierten Lebensmitteln an Tiere, auch wenn es kleine, süße Entenbabys sind. Nach einem kurzen, aber heftigem Handgemenge konnten wir Niels 3 Scheiben Brot entreißen und damit die kleinen Federbällchen sättigen.

Am nächsten Morgen hieß es früh ablegen. Niels brauchte diesmal nicht mit dem Fischerboot hinterherkommen. Der Wind kam wie immer von vorne. Also kreuzten wir Falsters Ostküste südwärts. Die Sonne schien und die Strände waren von Badegästen bevölkert. An einer Stelle, wo die Tiefenlinien bis dicht an den Strand gingen, machten wir uns den Spaß und wendeten erst bei 3m Wassertiefe. Das war ziemlich nah am Strand und die Leute guckten zum Teil etwas verblüfft.

Das Gekreuze versüßten wir uns mit einem guten dänischen Musiksender (95,3MHz), der ausschließlich gute Oldies aus den 60ern brachte, und das ohne viel Werbung etc. Ich war etwas erstaunt, daß Christoph die Musik auch so gut gefiel. Ich habe schließlich noch als Säugling die letzten anderthalb Monate dieses Jahrzehnts miterlebt, aber Christoph ist 10 Jahre jünger.

Beim Gedser-Riff erwischte uns dann die Flaute. Ich beschloß, sie mit einem kleinen Nickerchen zu überbrücken. Als ich jedoch Christoph und Niels draußen hörte: „Du, das da sind doch Wale.“

War ich sofort mit Fotoapparat bewaffnet an Deck. In gut 100m Entfernung passierten vor uns 4..6 Wale von Backbord nach Steuerbord. Ich stand mit Christoph und unser allen 3 Fotoapparaten auf dem Vorschiff, um einen guten Schnappschuß zu erhaschen. Leider waren die Wale zu weit weg für den Zoom. Plötzlich schrie Niels hinten auf. Die Wale hatten uns überlistet, waren unter uns durchgetaucht und ca. 5m hinter dem Heck aufgetaucht und hatten dort Niels mit ihrem Blas überrascht. Hinten angelangt, waren die Tierchen auch schon wieder auf Tauchstation. Beim nächsten Auftauchen habe ich noch ein gutes Foto machen können.

Nachdem die Wale weg waren, ging Niels noch einmal auf Dorschjagd. Innerhalb kurzer Zeit hatten wir einige im Cockpit zu liegen. Irgendwann warfen wir aber den Motor an, um nicht die Nacht auf der Ostsee verbringen zu müssen.

Niels machte sich gleich an die Zubereitung der Beute. Dazu pellte er ordentlich Zwiebeln und wollte dann mit beiden Pfannen gleichzeitig an die Bereitung des Abendbrottes gehen. Dummerweise hatte er vorher nicht getestet, ob beide Pfanne zusammen auf den Kocher passen. Jedenfalls lag eine Pfanne mit Öl und einem Berg Zwiebeln unten und machten den Aufenthalt im Pantry-/Navigationsbereich zum Training für winterliches Glatteis.

Bei drehenden Winden und den Wunsch, nicht erst nachts anzukommen wechselten wir zwischen Motoren und hart anliegend segeln. Drohende Gewitter zogen vom Süden kommend über Fischland und Darß an uns vorbei. Vor Warnemünde empfing uns die Sonne. Ein paar Kabellängen vor dem Steg erwischte uns jedoch noch ein ordentlicher Wolkenbruch.

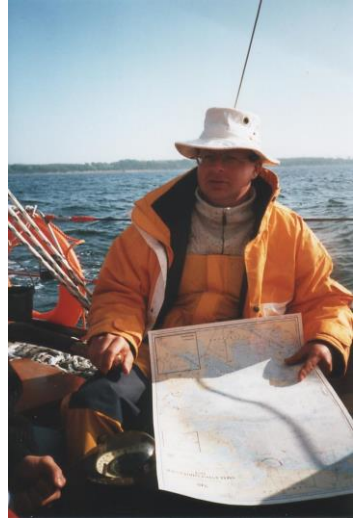
Wir beendeten den Abend auf U2, wo wir geschützt vor Wasser von oben, zusammen mit Jens Kurth Luft in Bierflaschen ließen.

Dirk Schietke

## Herrentag auf Shanty 2001



*Regina in den Vorsegeln*



*Dirk in seinem Element*



*"Sonnenschutz"  
lebendiger Bullenstander*

*Nils und sein*



*Elmar & Antje auf ihrem  
Schmuckstück  
zufriedene Gesichter*



*...ohne Worte*



*Nahbereichsbegegnung zwischen Polizeihubschrauber und Shanty während der Hansesail*

## **Winterlager in Tschechien**



*Manuel Keil am Skilift*



*Skiübung - Slalom*



*Spucki junior beim Slalom*



*Ludwig Plath beim Eisessen*



*im Schwimmbad*



*Abschlussfete-Jungs als Mädchen verkleidet*

## **IDJM**



*Unser Trainer Mathias mit seinem 2PS (Paddelstärken) starken Gefährt*





*Blick  
auf das  
Vereins-  
gelände  
mit  
wartenden  
420-ern  
bei  
Flaute*



*Gut gelaunt  
nach einer  
gelungenen  
Wettfahrt*

### **XIII Veteranenregatta**



*Gemütliche Hintour.....*



*Auf der Startkreuz*



*Der 8er "Germania III"*



*Die abgekämpfte Regattacrew*



*Jens nach der Regatta*



*Entspannung im Hafen von Laboe vor dem langen Abend*





....                    ...und verregnete, windige Rückfahrt

## Tinas und Nikos Jollentour





## Besuch bei Rudolph in Rödvig



*Klintholm im Abendlicht*



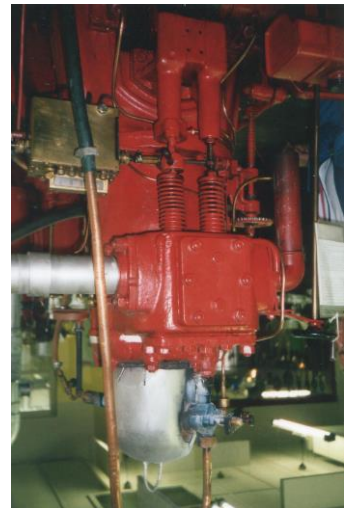
*Höhenwinkelmessung*



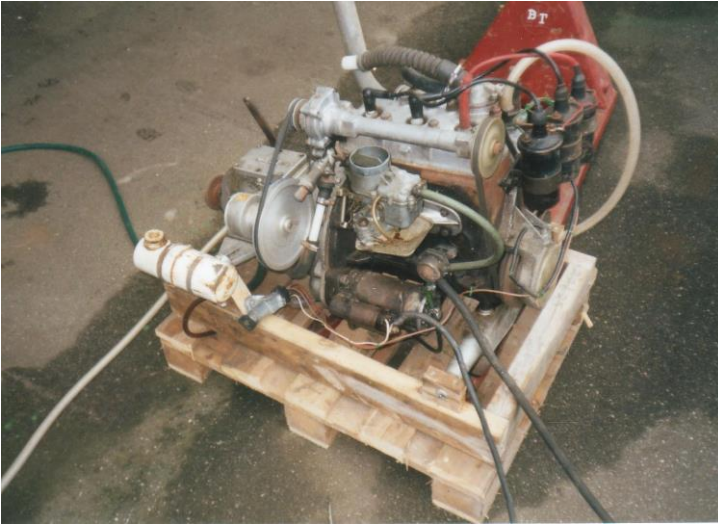
*geräucherte Krabben sind lecker!*



*Møns Klint bei Flaute*



*Ein-Zylinder-Glühkopf*



*Der Universitas II - Motor .... und er läuft und läuft und läuft.....*



*Shanty in Haesnes*



*2 Pfannen passen  
leider nicht*



*Schweinswale in Sicht!*

## **Fahrtbericht von unserer Ixy-Wandertour 2001 durch Peenestrom und Achterwasser**

Teilnehmer: Tina, Niko, Ixylon „Roter Milan“ sowie Proviant  
en masse

Nachdem uns unsere Neugier schon in so ferne Gegenden verschlagen hatte, sind wir diesmal in unmittelbarer Nähe geblieben und haben uns in die Gegend um Usedom verdrückt. Die Ixylon vollgepackt wie immer, trotzdem „nur das Nötigste“ dabei.

Wo wir genau die Ixylon zu Wasser lassen würden, war nicht festgelegt, nur Kosten sollte es nichts, die Fahrt war somit ein bißchen ins Blaue hinein.

Nachdem es bereits anfang zu dunkeln, hatten wir in Kröslin den Ausgangshafen gefunden, den wir suchten (was anderes blieb auch um diese Uhrzeit gar nicht übrig). Eine moderne Marina samt Absperrung ließ darauf schließen, daß es am nächsten Morgen bequem losgehen konnte. Der Wachtdienst(!) wies uns einen Platz zum Pennen zu.

Am nächsten Morgen sah die Welt schon ganz anders aus, jetzt ließ sich der Komplex zum ersten Mal überblicken. Tatsächlich war doch auf dem gesamten Marinagelände keine einzige Jollenrampe oder ähnliches zu finden und wir mußten, da wir die Ixylon scheinbar im Wege stehend abgestellt hatten, uns erst mal einiges anhören. Auf unsere Frage nach einer Möglichkeit, unsere Jolle zu wassern wurden wir ziemlich direkt an einen nebenan liegenden Angelverein verwiesen, da könne man „so was“ machen. Aber immerhin gäbe es ja noch die Möglichkeit, den 20t Kran zu nutzen. 70DM Gebühr waren uns dann aber doch zu viel. Wir verholen uns auf das Gelände des Angelvereins, das uns von einem älteren Herren freundlich aufgeschlossen wird. Ich schwärme einige Zeit später aus, Leute ranzuholen, um die Ixylon vom Trailer auf den Slipwagen zu tragen. Der Hafenmeister in seiner Art packt dann auch zusammen mit einem Kollegen an, und die beiden

wuchten die Ixy samt Gepäck alleine vom Trailer. Das Ganze passiert während meiner verzweifelten Suche nach helfenden Händen, und als ich mit Leuten im Schlepptau zurückkomme, bekomme ich nur zu hören:“ Macht der hier ein Geschiß wegen so einem pissigen Boot!“

Ja, so sind sie die Menschen hier in Kröslin. Alles in allem doch ein komischer Ort: Eine riesengroße nagelneue Marina mit Superyachten en masse, einziger Geldgeber in der Umgebung, daneben der Ort einsam und verlassen. Die Leute hier müssen bei dieser Dialektik ja gallig werden!

Wir haben noch einiges zu tun, bis im Boot alles an Ort und Stelle ist. Beim Zuwasserlassen ist dann noch mal Geschick gefragt, wie man am besten trockenen Fußes an Bord kommt, den Slipwagen rausholt und gleichzeitig das Boot ins freie Wasser bekommt. Aber wir schaffens irgendwie.

Unser erster Schlag führt uns ein Stück auf den Greifswalder Bodden hinaus, jedoch stellt sich schon jetzt bei der kabbeligen Welle heraus, daß das Boot zu buglastig ist. Auch der Lenzer macht Sorgen: Bei geringer Fahrt drückt Wasser ins Boot und steigt durch die hohe Zuladung ziemlich hoch. Wir beschließen umzudrehen und mit achtern Wind nach Peenemünde zu fahren. Dort wollen wir den Lenzer genauer ansehen.

Entgegen der Erwartung hat Peenemünde doch tatsächlich eine Sliprampe und ist somit besser ausgestattet als die Marina Kröslin. Wir machen wir auf dem Gelände des Marinesegelvereins fest und holen mit Hilfe von drei Leuten und einem Slipwagen, der eigentlich für die Segelkutter gedacht war, die Ixy an Land um herauszufinden, warum der Lenzer undicht ist. Das Problem ist schnell gefunden: war verbogen. Wir nehmen etwas Gewicht aus dem Bug und lagern um.

Im Gespräch mit einem Mariner, der uns stolz seine (Regatta!)-Conger vorführt erfahren wir, daß im Ort die Titanic-Ausstellung zu empfehlen sei, außerdem natürlich die ehemalige Heeresversuchsanstalt. Er warnt uns, daß mit Einbruch der Dämmerung wegen der Mücken ein Aufenthalt

im Freien unmöglich wird, aber wir können uns einstweilen darunter noch nichts vorstellen.

Wir machen uns gleich zum Besuch diverser Sehenswürdigkeiten auf.

Der Besuch auf dem Versuchsgelände ist ein absolutes Muß. Neben diversen Relikten aus der Anfangszeit der unbemannten Luftfahrt, findet sich ein Überblick über einige sowjetische Raketen sowie Kampfflugzeuge und Hubschrauber. Das eigens zur Energieversorgung der Produktion der V2 gebaute E- Werk steht noch, ebenso die Gebäude nebenbei. Vermutlich hat man hier nicht bombardiert, weil die Alliierten schon die weitere Nutzung dieser Einrichtungen geplant hatten.

Wir machen die Erfahrung, daß es in Peenemünde zwar zum Geldausgeben jede Menge Möglichkeiten gibt, aber dafür keine Geldautomaten oder, ganz einfach, eine Bank. Ein Königreich für eine Bank!

Wir kommen auch so über die Runden und wollen uns auf dem Steg eine warme Mahlzeit machen, als ein großes Geschrei vom Hafenmeister uns davon abhält. Er erklärt uns, daß ein Teil des anderen Steges aus diesem Grunde abgefackelt ist. Na ja, o.k. dann kochen wir eben am Grillplatz.

Es ist kaum noch Wind und wunderschönes Wetter. Überhaupt haben wir diesbezüglich mit wenigen Ausnahmen ziemlich Glück gehabt. Mit der absinkenden Sonne hebt sich ein ein vielstimmiges Summen aus dem Schilf. Anfangs fällt es einem gar nicht auf, aber schon wenig später hatten wir unsere liebe Not mit den Mücken, die zusätzlich von dem kochenden Wasser im Topf angelockt wurden.

Die Nacht ließ sich dank Autan und Deckzelt einigermaßen überstehen.

Der nächste Tag fängt gut an. Wind ist, wie wir mit Blick auf die Karte feststellen, ziemlich gegenan und erst später haben wir auf der für heute geplanten Etappe nach Wolgast raumere Bedingungen. Ich lerne eine Sache kennen, die ich eigentlich während der ganzen Tour am meisten gehasst habe: Es ist die ewige Packerei! Schlafsäcke raus damit man nicht drauf

rumtritt, Isomatten raus, Freßkiste raus, dann das ganze umgekehrt und natürlich alles wasserdicht verstauen und da wo es hingehört. Im Laufe des Vormittages wühlt man sich einmal durch die ganze Bagage und abends dann noch mal!

Wir kreuzen durch den Strom auf, der Wind ist böig aber durch das hohe Gewicht der vollgepackten Ixy gut beherrschbar. Tina und ich liefern uns ein Rennen mit einem Segelschulboot, trotzdem bleibt noch genug Zeit für diese wunderschöne Landschaft.

In Wolgast machen wir nicht im Yachthafen, sondern an einem davor liegenden Werftsteg fest. Mit Problemen kommen wir an Land (Steg ist sehr hoch). Irgendwie gehen auch der Spirituskocher und die Fressalien an Land und wir essen neben einem wunderschönen Holzboot, na ja den Resten davon. Ein Bootsbauer hat sich vorgenommen, das Boot als Meisterstück wieder komplett herzurichten. Es ist, wie wir erfahren, gesunken und wurde anschließend wieder gehoben. Jetzt liegt es ohne Deck da, die eine Seite muß im Schlamm gelegen haben, ist jedenfalls ein bißchen dunkler.

Am nächsten Morgen wollen wir pünktlich zur Brückenöffnung bereitstehen und schippern deshalb schon vor der Brücke auf und ab. Die, wie wir erfahren es erst später, Eltern von Jan und Rena Pohl nehmen uns ins Schlepp und machen ein paar Fotos. Das obligatorische Beweisvideo gehört natürlich auch dazu und wir sind gezwungen ein bißchen professionell auszusehen. Laut der Aussage von Herrn Pohl wird ein mögliches Sturmtief in der längerfristigen Prognose erwartet.

Wir bedanken uns für die Schlepphilfe und fahren bald allein weiter, während Pohls unter Motor davonlaufen. In einer kleinen Wettfahrt mit einem polnischen Kutter bleiben wir vorn.

Über den ganzen Tag ist im Nordosten ein Gewitter aufgezogen, dessen Auswirkungen bald in Form von auffrischendem Wind spürbar werden. Der Schlag entlang der Krumminer Wiek wird eine nasse Angelegenheit, und wärmere Klamotten werden rausgeholt. Im Achterwasser kreuzen wir

schließlich gegenan und wollen nach einiger Zeit einfach nur noch unsere Ruhe haben. Zempin im nördlichsten Punkt des Achterwassers beschließen wir als Zielhafen, doch tatsächlich landen wir in jenem namenlosen Ort, der von sich behauptet, an der dünnsten Stelle Usedom's zu liegen. Uns genügt ein Blick auf die sanitären Anlagen, um zu beschließen, daß wir in diesem Naturhafen nicht bleiben wollen. Tina und ich beschließen, an der Westseite Usedom's, nach Möglichkeit in der (geringen) Uferabdeckung fahrend, nach Loddin abzulaufen und dort festzumachen. Mittlerweile sind die Gewitterböen stark genug, um uns ganz ordentlich durchzuschütteln, und alles wird ein bißchen hektisch. Wir laufen auf, glücklicherweise passiert nichts am Schwert. Unser Ziel ist immer nicht zu sehen, da sehen wir ein kleines Boot im Schilf verschwinden und fahren einfach hinterher. Bis zuletzt unter Segeln, da bei diesem Wind mit Paddeln nichts mehr auszurichten ist, finden wir, als wir nahe genug dran sind, doch tatsächlich eine Einfahrt im Schilf und wie der Korken aus der Flasche kommen wir durch. Festmachen!!

Als wäre das nicht genug, setzt mit unserem unerwartetem Auftauchen in dieser Gegend gleich die Diskussion mit einem Motorbooteigner ein, wohin unser Schiff zu verholen sei. Dessen Angst vor dem Zorn des Herrn Generaldirektorpräsident 1. Vorsitzender des Vereins setzt sich zuletzt gegen Tinas Dickkopf durch, und wir übernehmen den Sonderliegeplatz direkt am Ufer. Immerhin erhalten wir Schlüssel für den Zugang zum Clubhäuschen und Quittung für das Hafengeld, wenn man's so nimmt. „Kann ich den Herrn zu einem Bier einladen?“, ist wenig später die wiedergutmachende Frage nach den Streitigkeiten wegen des Liegeplatzes. Na gut, wenn's denn sein muß, aber erst wird gegessen. Tina und ich machen uns unser wohlverdientes Essen unter dem Dach des Clubhauses und besuchen später das Motorboot. Dort kommen wir nachdem wir uns eine lange Suada über die Sch...Wessis und ihre fetten Prunkboote anhören mußten, irgendwie auf den letzten DDR-Ministerpräsidenten (?) zu sprechen, mit dem der Eigner angeblich per du gewesen sei. Und der Name dieser

Person, den ich nur aus dem Fernsehen vage in Erinnerung habe, entlarvt uns doch fast als Wessis. Unser Gegenüber ist sichtlich irritiert. Hat er zuviel geschimpft?

Es geht schließlich alles glatt und wir kriegen noch eine Führung durch das Boot, das offensichtlich des Eigners ganzer Stolz ist. Mir ist nach dem Verlassen des Mobos kotzübel, und ich weiß gar nicht wo das jetzt herkommt.

War wohl alles ein bißchen viel heute.

Lassan, das ist unser nächstes Ziel, und, mit Blick auf die sich bestätigende Voraussage eines Sturmtiefs, auch der Beschlossenerweise südlichste Hafen unserer Route. Das Wetter ist wie immer bestens, wir fahren unter Spi quer durchs Achterwasser und schrammen an dessen Begrenzung entlang. Immer wieder versperren Stellnetze den Weg, so daß wir anluven müssen soweit mit Spi möglich. Lassan wird ohne Probleme erreicht.

Obwohl der größte Ort in der Umgebung, ist Lassan wie ausgestorben. Jüngere Leute finden sich hier fast nicht, das aufregendste war noch die Kirche mit den Resten der ehemaligen Stadtbefestigung in der Nähe. Ein Loch im Boden zeigt, daß offensichtlich der ganze Hügel neben der Kirche unterkellert ist. Zusammen mit einem Sumpfgebiet im Norden war Lassan offensichtlich gut befestigt.

Die nächste Überraschung war unsere Feststellung, daß die Toiletten Geld kosten. Offensichtlich will man uns hier in der Ausübung von in der UN-Charta festgelegten Grundrechten abkassieren. Wir beschließen dafür, uns nicht wie vorgeschrieben als Gastlieger im Bürgerbüro zu melden, zumal wir ohnehin nur eine Nacht bleiben wollen. Lassan hat zumindest das, was man einen richtigen Hafen nennen kann. Mit Betonschwimmsteg ist diesmal das Aus- und Einladen relativ einfach und unsere Vorräte reichen auch noch. Wenn es morgen das Wetter zuläßt, wollen wir nach Krummin segeln und damit unsere Rücktour beginnen. Und Rasmus scheint nichts dagegen zu haben.

Am nächsten Tag ist der Himmel so blau und es ist so heiß, man könnte baden gehen. Das Wasser des Stromes ist



spiegelglatt, doch die Ixy zieht mit guter Fahrt dahin und schneidet wie durch Butter. Ich habe so ein Phänomen noch nicht wahrgenommen, und es ist ein komisches Gefühl, seine Sinne so getäuscht zu sehen. Einige Boote lassen sich tatsächlich vom Außenborder schieben. Probleme mit dem Vorankommen haben wir nur bei der Einfahrt in die Kummer Wiek, es ist elendig heiß.

Himmel auf Erden hat einen Namen: Krummin!

Was uns wie ein Traum erschien, ist hier Wirklichkeit: Schlepphilfe und Platzzuweisung am extra freigehaltenen Jollensteg, frische Brötchen direkt am Steg, netter Hafenmeister. Krummin- Hafen ist in Privatbesitz und top gepflegt. Eine Hamburger Familie engagiert sich mit allen Familienmitgliedern für das Wohl des Gastes, da zahlt man auch gerne ein bißchen mehr fürs Duschen auch wenn es freiwillig ist. Wir wollen erst mal vernünftig schlafen und schlagen unser Zelt hinter dem Haus auf. Da der Wetterbericht nichts Gutes verheißt, richten wir uns auf einen mehrtägigen Aufenthalt ein und verholen eine Menge Sachen ins Zelt. Dann gibt es was zu essen und einen heftigen Kampf gegen Wespen, die mit der Zeit immer aufdringlicher werden.

Die nächsten Tage werden wettermäßig gemischt, es richtet sich aber so ein, daß wir unser Essen in einem Unterstand zubereiten können. Der Wind nimmt zu. Die Empfehlung des Hafenmeisters lautet, mit der Usedomer Bäderbahn den Ostseebädern Ahlbeck und Heringsdorf einen Besuch abzustatten. In knapp 20 Minuten ist unser Ziel erreicht. Die beiden Orte sind über eine pikfeine Strandpromenade voller alter und meist renovierter Villen miteinander verbunden. Ehemalige Arbeitererholungsheime zeugen von der sozialistischen Vergangenheit. Auf der Seebrücke von Heringsdorf, die sich rühmt, die größte Seebrücke Europas zu sein, hat man bei diesem Wind Schwierigkeiten geradeaus zu laufen. Die Brandung ist beeindruckend und der ständige Wechsel zwischen Sonne und Wolken schafft eine eigenartige Atmosphäre. Das letzte Stück auf unserer Rückfahrt müssen wir durch die Nacht laufen.

Die folgenden Tage werden ungemütlich, mit Regenschauern und Sturm. Der Wetterbericht erklärt: Troglage 9-10 Bf. Na ja wir sind hier sicher.

Sicherheit ist relativ: Am zweiten Nachmittag, der Sturm läßt schon nach, läßt ein Krachen uns aus unserer Erholung hochfahren. Von einem nahestehenden Baum ist die Krone abgebrochen und neben unserem Zelt gelandet. Wir haben mal wieder Glück gehabt.

Am dritten Tag ist es auf normale Bedingungen abgeflaut, und für uns heißt es jetzt auch von diesem schönen Hafen Abschied nehmen. Wir kalkulieren etwas Reserve für die Wolgaster Brücke ein und haben wegen des guten Windes ein wenig Zeit, die wir mit einem Besuch in Wolgast nutzen. Mit einigen Kreuzschlägen wird Peenemünde unter diesen super Bedingungen abends erreicht. Für uns bleibt am nächsten Tag der Besuch der Titanic-Ausstellung, die wir ja auf der Hinfahrt geldmäßig nicht unterbringen konnten.

Ja und dann kommt auch Kröslin schon wieder in Sicht.. Slipwagen und Auto sind noch wohlbehalten und beim Umladen und (verflixt!) Umpacken läuft eigentlich alles glatt.

Mit offenen Restaurants war es zu später Stunde in Rostock leider nichts mehr, so daß eine bekannte amerikanische Fastfoodkette erhalten mußte. Und hier hat mir Tina dann den Gewinn eines Motorrollers vor der Nase weggeschnappt, was keines weiteren Kommentars bedarf.

Insgesamt ist der Strom bei Usedom ein sehr reizvolles Revier, wenig Verkehr und einigermaßen geschützt (mit Ausnahme bei östlichen Winden im Achterwasser). Bei den kleinen Anlegern müssen aber Abstriche bei den sanitären Anlagen in Kauf genommen werden, und die ewige Packerei im Boot ist auch ziemlich nervig.

Tina+Niko 6.4.02

# Wenn Veteranen auf Regatta gehen

## Die „Shanty“ und die XIII. Veteranenregatta in Laboe

von Jens Kurth

23.08. – 27.08.2001 Rostock – Laboe – Rostock

*Besatzung:* Regina Bruhn, Sören Thiele, Christoph Boelke, Niels Rieckert, Karsten Reisdorf, Jens Kurth  
Rike Müncheberg, Axel Reisdorf, Dirk Schietke  
(„Trimballast“ während der Regatta)

Nun schon zum 13. Mal ruft Laboe die maritimen, älteren Schönheiten unter den Segelyachten, etwas despektierlich als Veteranen bezeichnet, und deren Besatzungen zusammen, um andere schöne Schiffe zu bestaunen, sich auf der Regattabahn zu messen, miteinander zu feiern und Spaß zu haben. Und auch dieses Jahr war die Crew der „Shanty“ bereit die Opfer und Strapazen einer langen und gefährlichen Seereise auf sich zu nehmen, um den ASV zu Rostock und natürlich auch die „Shanty“ würdig zu vertreten.

Und so finden wir uns am Donnerstag Abend, so gegen 18.00 Uhr im Verein ein, um Proviant zu übernehmen und all die vielen Kleinigkeiten zu erledigen, die vor einem längeren Törn so anfallen. Die Zeit vergeht, alles ist erledigt und wir sitzen wie auf Kohlen im Cockpit, denn wir wollen los: dann endlich kommt Niels, mit einem großen Topf, vom Pflaumen pflücken.

Schließlich ist Ablegen angesagt. Und so geht es unter Segeln bei leichter Brise aus Ost die Warnow runter in Richtung Warnemünde. Derweil dringt aus der Pantry Topf- und Besteckklappern an unsere Ohren und Niels verwöhnte uns mit einem leckeren Abendbrot; zum Nachtsch gibt es frisch gepflückte Pflaumen und aller Ärger ist endgültig vergessen. Rundum zufrieden segeln wir nach dem Passieren der Molenköpfe mit 3-4 kn in Richtung Fehmarn, hinein in einen wunderschönen fast wolkenlosen Abendhimmel. Von Christoph erfahren wir derweil Spannendes über die uns passierenden zwei Frachtschiffe (BRZ, Antriebsleistung, Eigner, LüA usw); er hat nämlich seinen Schiffsalmanach dabei und hoch und heilig versprochen uns auf der Reise mit allem Wissen(swerten) daraus zu versorgen.

Die Wolkenlosigkeit des Himmels ändert sich allerdings bald. Langsam zieht es sich zu und der Wind frischt auf ca. 4 Bft. auf. Das allerdings gefällt uns, denn nun kommt langsam etwas Fahrt auf. Gegen 22.00 Uhr beginnen wir mit dem Wachsystem: Regina, Sören und Christoph übernehmen die erste Wache, während Niels, Karsten und ich sich zunächst in die Kojen verholen dürfen, um zu schlafen. Von wegen: an Schlaf ist nicht zu denken. Durch die nun rauschende und leicht geigende Fahrt, aufgrund der achterlichen Welle, beginnen sich das „Klapperschapp“ der „Shanty“ und das nicht abgewaschene Geschirr zu Wort zu melden. Ständig klappert und klirrt irgendeine Flasche oder leere Tasse. Versuche den verschiedenen Lärmursachen mit Wischtüchern und ähnlichem als Dämpfer entgegenzuwirken misslingen. Deshalb ziehe ich mich um 1.30 Uhr an, um eventuell jemanden aus der ersten Wache abzulösen. Alle fühlen sich aber noch fit und nach meiner Beschreibung des „martialischen Lärms“ unter Deck will wohl auch niemand so recht an die Koje denken. So hocken wir nun zu viert im Cockpit und harren der Dinge die Petrus offensichtlich für uns bereithält, denn mittlerweile ist der Himmel vollständig bedeckt und es hat leicht angefangen zu regnen. Der Regen nimmt stetig zu und die Sicht wird zunehmend schlechter. 2.20 Uhr haben wir das Feuer Staberhuk querab. Mittlerweile hat ein wahrer Platzregen eingesetzt, nur mit dem kleinen Unterschied, dass er nicht nach einigen Minuten wieder vorbei war. Vom Spaß am Segeln einige Zeit keiner mehr und zu allem Überfluss fällt uns auch noch der Spruch vom 100 Mark-Scheine-Zerreißen während des Duschens ein.

Außerdem hat sich die Sicht nun dramatisch verschlechtert. Was tun? Die Seezeichen im Fehmarn-Sund sind unbeleuchtet und ihn anzusteuern scheint uns zu riskant. Halsen und durch den Fehmarn-Belt segeln? Aber Segeln bei dem Wetter? Igitt! Also entschließen wir uns, seemännisch die einzig richtige Entscheidung (!), zunächst Burg auf Fehmarn anzulaufen und dort Tageslicht und eine Wetterbesserung (Klärchen?) abzuwarten.

Das nächtliche Einlaufen in die Fahrrinne nach Burg gestaltet sich dann aber nochmals spannend. Die Ansteuerung ist allein mit den Leitfeuern möglich. Nachdem wir die Segel geborgen und Rudolfo gestartet haben geht es nach Burgtiefe. Fast wie ein Finger tastet sich der schmale Lichtkegel unserer Taschenlampe durch den dichten Regen, um die nächste Tonne der Fahrrinne zu markieren. Und wie es kommen muss, trotz aller Obacht verpassen wir die

Abzweigtonne. Also wenden und zurück. Diesmal geht aber alles glatt und um 3.40 Uhr machen wir in Burgtiefe fest.

Strömender Regen von oben und da auch der Wind mittlerweile völlig schlafen gegangen und die ganze Szenerie an Trostlosigkeit nicht mehr zu überbieten ist, beschließen wir es ihm gleichzutun. Wobei das „Verstauen“ von 6 Personen zum Schlafen auf der „Shanty“ gewisse Opferbereitschaft verlangt. Niels ist aber hart im Nehmen und macht es sich mit einer Isomatte auf den Bodenbrettern so bequem wie es eben geht.

Gegen 8.00 Uhr sind dann die ersten Frühaufsteher im Boot unterwegs. Ein Blick aus dem Niedergang zeigt schon einige Fetzen Blau am Himmel und es regnet nicht mehr. Da steht es sich schon viel leichter auf. Nach einem schönen Frühstück mit frischen Brötchen und ersten Sonnenstrahlen ist die Stimmung an Bord gleich viel besser. Und so legen wir 10.30 Uhr in Burgtiefe ab und weiter geht es bei schwacher östlicher Brise in Richtung Laboe. Nach dem Passieren der Fehmarnsund-Brücke holen wir den Spi raus und dümpeln trotzdem nur mit 2-3 kn dahin. Und der Wind lässt völlig nach. Also Baden bei strahlendem Sonnenschein und Flaute. **Segeln ist schön!**

Da der Hafen Laboe's uns aber nicht entgegen kommt, müssen wir schließlich den Motor aufs Neue bemühen. Um halb Neun abends sind wir dann endlich in Laboe und machen in einem 4-er Päckchen fest.

Der Hafen ist dieses Mal nicht ganz so voll wie in den vergangenen Jahren. Trotz der Abwesenheit vieler 12er<sup>1</sup>, die Jubiläumsregatten anlässlich des 150. Jahrestages des legendären Rennens des Schoners „America“ vor Cowes waren offensichtlich reizvoller, herrscht eine tolle Atmosphäre und auf Anhieb sind viele wunderschöne Yachten auszumachen. Leider erlebe ich aber auch gleich wieder, dass einige der Eigner dieser Schmuckstücke von guter Seemannschaft entweder noch nichts gehört haben oder sie zugunsten des Lackes über Bord werfen. Da wir im Päckchen außen liegen, möchte ich vorn und achtern Landleinen ausbringen. Um dabei nicht durch das Cockpit des Innenliegenden laufen zu müssen, bitte ich den Eigner mir die Leine achtern um seinen Besanbaum herum an Land zu geben. In schönstem Bayerisch bekomme ich daraufhin erklärt, dass das alles

---

<sup>1</sup> Lediglich die beiden Yachten „Ostwind“ und „Westwind“ unserer glorreichen Marine waren als Vertreter der 12mR-Yachten da.

Unfug sei („Koa Wind un’ da willscht Du a’ Lein’ knote?“) und schließlich würde das auf seinem Schanddeck schamfilen und dabei den schönen Lack beschädigen. Meine Argumente der angesagten Windzunahme und –drehung für die Nacht und der Größe des Päckchens verhallen. Ein achtern dahinter liegender Fischer schüttelt über soviel Ignoranz nur den Kopf und nimmt mir die Leine schließlich ab<sup>1</sup>.

Davon lassen wir uns allerdings die gute Laune nicht verderben und als dann auch noch Dirk und zur großen Überraschung und Freude Rike und Axel auftauchen genießen wir einen schönen Abend bei Musik, Bier und Crepes und beschließen ihn bei einem Klönsnack im Cockpit der „Shanty“.

### *Rücktour*

Nach einem langen und schönen Abend und unserer rauschenden „Siegerparty“ schälen sich alle mehr oder weniger langsam aus den Kojen. Wunderschönes Wetter und die Aussicht auf eine tolle Rücktour lässt uns die „Shanty“ aufklariieren und seefertig machen. Während wir auf Sören warten, beschließen wir die Zeit sinnvoll zu nutzen und gehen zum nahe gelegenen Strand um zu baden. Derweil begutachtet Karsten eine etwas verfeinerte BM-Jolle und unterhält sich angeregt mit deren beiden Seglern über die spezielle Heckform. Irgendwann in dieser Zeit muss der Beschluss gefallen sein jetzt noch mal richtig bei seiner Eigenen ranzuklotzen<sup>2</sup> und im nächsten Jahr dann mit ihr nach Laboe zu kommen.

Gegen Mittag wird Sören schließlich ganz stillvoll per Schiff von Kiel nach Laboe gebracht und nun kann es endlich losgehen. Nach der Verabschiedung Dirks, der sich wieder gen Bremen aufmacht, machen wir gegen 14.00 Uhr die Leinen los und nehmen Kurs Richtung Rostock.

Ein leichter Wind aus Richtung SSO bringt uns zügig aus der Kieler Förde heraus und wir setzen Kurs auf den Fehmarn-Sund ab.

---

<sup>1</sup> Ergänzung: Am nächsten Morgen sind dann tatsächlich zwei Päckchen im Hafen quer vertrieben, da der Wind über Nacht gedreht hatte.

<sup>2</sup> Im September ist dann schließlich Wiedertaufe und Zuwasserlassen von Karstens und Axels BM-Jolle, die sie nach jahrelanger mühevoller Arbeit toll restauriert haben.

Doch wiederum lässt uns der Wind im Stich und so wird die Zeit für einige „Rettungsübungen“ genutzt – wir kombinieren das Baden mit einigen Tests zur Schwimmfähigkeit der „Shanty“-Rettungsringe und zur Zielgenauigkeit der Werfenden, wobei sich letzteres als eindeutig verbesserungswürdig herausstellt.

Langsam dreht der Wind und dann stellt schließlich eine leichte Brise aus WSW ein mit der wir gut vorankommen. Gegen 19.00 Uhr erreicht uns dann ein Anruf von Dirk Schietke, der uns über eine vom DWD herausgegebene Unwetter- und Starkwindwarnung für den Bereich der westlichen Ostsee für die nächsten 24h informiert. Über Bremen sei bereits ein erstes schweres Gewitter hinweg gezogen, so berichtet er. Das verheißt nichts Gutes für die Nacht. Mit dem hereinbrechenden Abend ziehen von Westen auch die ersten dunklen Wolken heran, der Wind nimmt langsam zu und es wird frisch.

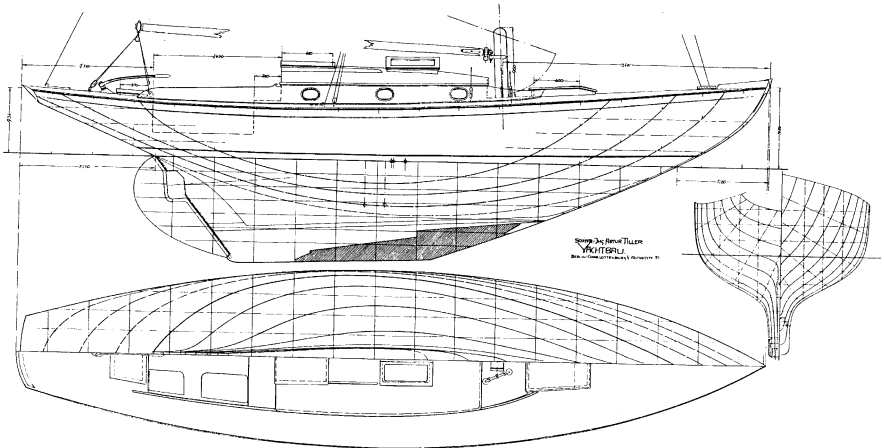
Es ist bereits dunkel als wir die Ansteuerung des Fehmarn-Sunds erreichen. Mit Hilfe der Taschenlampe suchen wir die Tonnen in der nun stockfinsternen Nacht. Der Wind nimmt immer mehr zu und das Grollen eines heranziehenden größeren Gewitters ist bereits bedrohlich nahe. Also entscheiden wir uns Beelitz-Werft direkt hinter der Fehmarn-Sund-Brücke anzulaufen und dort die Nacht abzuwarten. Einfacher gesagt als getan: von den Tonnen der Ansteuerung ist nicht eine auszumachen und die Hafeneinfahrt selbst ist auch unbeleuchtet. Von unserem letztjährigen Besuch anlässlich des 100jährigen Geburtstages des dort beheimateten Deutschen Jachtclubs kennen wir die Einsteuerung aber noch und so finden wir sie schließlich und gelangen ohne Probleme in den Hafen.

Kaum sind wir in einer Box fest, fallen die erste Böen ein und der Himmel öffnet alle Schleusen. Nun stellen wir fest, dass die „Shanty“ mit dem Heck im Wind liegt und der Regen in den Niedergang trommelt. Also Drehen des Schiffes: das fällt beim den nun herrschenden Windbedingungen (5-6 Bft.) gar nicht so leicht; so ein Langkieler lässt sich nicht so ohne weiteres drehen und erst nach mehren Anläufen liegt die „Shanty“ richtig. Prompt setzt dann das Gewitter ein und sorgt für einen teilweisen Stromausfall auf der Insel. Nun ist es stockduster, nur gelegentlich erhellt ein greller Blitz die Umgebung. Es ist ein fantastisches Naturschauspiel! Aber die Müdigkeit treibt uns in die Kojen. Schließlich ist Aufstehen für 5.00 Uhr angesagt. Also erst mal Nachtruhe“.

Aus 5.00 Uhr wird dann doch erst 6.00 Uhr; aber kurze Zeit später legen wir ab und bei „schönstem“ Landregen und wenig Wind geht es gemächlich den Fehmarn-Sund hinaus; also zunächst gibt es erst mal Frühstück auf See.

Langsam legt der Wind zu und schließlich müssen wir auf die Fock IV wechseln und das Groß bis zur Jumpstagspreize reffen. Bei achterlicher Welle, raumem Wind und nur von einzelnen Wolken geziertem strahlend blauem Himmel geht es bei 5-6 Windstärken mit 7 kn gen Rostock. So macht Segeln richtig Spaß.

Und bald ist dann W'nde auszumachen und schon halb zwei machen wir in Gehlsdorf fest. Und so gehen mit dem Aufklaren der „Shanty“ schöne Segeltage zu Ende.



*Riß eines 30er nationalen Seefahrtskreuzers*



## Blaues Band der Warnow 2001

Am Sonnabend den 15.9. , war es wieder so weit, das Blaue Band der Warnow war ausgeschrieben. Natürlich packte auch uns das Regattafieber. Am Freitag versammelten wir uns im Verein, um schon mal zu üben, wie wir allen anderen am Sonnabend das Fürchten lehren wollten. Zwei Runden von der Fähre in den Stadthafen mit den zu erwartenden Spimanövern und Tonnenrundungen brachten uns bei schönem Wetter Spaß und auch das Gefühl für eben diese Manöver. Immer wieder schön zu segeln, die UNIVERSITAS, schnell und direkt. Nach einem schönen Freitagabend im Kettenkasten des MYCR, bei Bier, Wiener und Musik von Manner ging es nach viel zu kurzem Schlaf ans Vorbereiten der UNIVERSITAS. Da wurde alles von Bord geräumt, was man zum Regattasegeln nicht brauchte. Vom Kochtopf bis zum Sturmsegel. Um 10 war der Start für die Jollen/ Jollenkreuzer, um 10.15 der für die Boote über Yardstick 110, und schließlich um 10.30 Uhr der für die restlichen Schiffe. Gegen 10.15 waren wir mit unseren „Aufräumarbeiten“ fertig. Alle Schoten lagen bereit, das Dakron-Tuch war angeschlagen, die Mittelwind Genua bereitgelegt, es konnte also losgehen. Mit dabei waren, von vorn nach hinten: Stefan, Claas und Lars auf dem Vorschiff, Martina und Anne an den Schoten, hinten saßen Michael am Groß und Christian am Ruder. Den Start der YS>110 konnten wir gut beobachten, die Stadtseite war bevorteilt, also machten auch wir uns auf den Weg dorthin. Start ist immer zwischen Mastenkrän MYCR und Rettungsring gegenüber. Eine oder zwei kleine Runden durch die Abdeckung der Stubnitz, mit den einzigen Wendungen des Tages und wir waren in Position. Beim Startsignal lagen wir etwa eine Bootslänge hinter der Startlinie, aber auf der richtigen Seite. Also Segel dicht und Fahrt aufnehmen. Was vor dem Start noch nicht so schien, es waren doch eine ganze Menge Schiffe auf einem Haufen und so wurde es auch mal eng, als wir in Luv eines Vierteltonners liegend eine Bö abbekamen und uns auf die Seite legten, zum Glück ist es aber zu keiner Berührung gekommen. Ab diesem Überholmanöver in Höhe ASV-Steg segelten wir mit einer 45er Chartersyacht und dem Felius von Jan Pohl um die Wette, setzten uns aber langsam ab und konnten einen schönen Anlieger mit 6 kn auf der Logge segeln. Zwischendurch ein paar Böen, die natürlich scheinbar immer hinter uns durchzogen, bei der Konkurrenz eben, die dafür sorgten, das wir öfter mal nach hinten

schauten und uns das Schauspiel ansahen. Aber auch wir bekamen wohl einige Windstriche ab, jedenfalls kam Jan nicht auf. Dafür fiel uns aber ein Soling auf, der sich beeilte und schon bei der Neptun-Marina seinen Spi oben hatte, er war etwa gleichschnell wie wir. So ging es dann weiter bis Marienehe, mit der Biegung der Warnow konnten wir immer voller segeln, vor uns das Feld der YS>110, die begannen ihre Spinnacker zu setzen. Sie lagen dadurch aber oftmals auch ordentlich auf der Backe, was uns zum Abwarten bewegte – bloß nicht aus dem Ruder laufen, das bremst... Aber Vorbereiten kann man ja schon mal.

Ab Fischereihafen waren wir klar bei Spi, kurz vor der Hundsburg ging der Regenbogenspi hoch, die geschätzten 120 qm standen sofort, Genua runter, alle nach hinten und laufen lassen, bei Halbwind, wir wurden mit 6,9 auf der Logge belohnt. Der Soling konnte da nicht so ganz mithalten, wir konnten uns ein wenig absetzen. Bei Oldendorf begannen wir auf das YS>110 Feld aufzulaufen und durchzufahren. Macht auch Spaß, mit Unterliek des Spis durchs Wasser, stehendem Großsegel, kurz mit voller Fahrt. Die Böen konnte Christian gut aussteuern, so dass auch nie richtiger Stress aufkam. An der Tonne tat sich wie durch ein Wunder eine große Lücke auf, so dass wir ein ordentliches Manöver hinlegen konnten – Spi runter, Spischoten klarieren, Genua hoch, gleichzeitig Spibaum weglegen, und dann Wende. Wir haben keinen Meter verschenkt.

Die Rücktour gestaltete sich wie die Hintour, erst ein Anlieger, dann immer weiter abfallen und am Schluss Spi hoch und in den Stadthafen segeln. Kurze Unsicherheit kam nur auf, als uns in Höhe Fischereihafen der 14er und die H-Jolle entgegenkamen, die beiden sind den vollen Kurs gesegelt, der abgekürzte war auf der Steuermannsbesprechung angesagt worden, wir sind den abgekürzten weiter gesegelt. Bei Fiko segelten wir an der Wega vorbei und bei der Neptunwerft überholten wir schließlich die beiden in Führung des YS>110 Feldes liegenden Hiddensees Blue Bird und Kalkei.

Ab jetzt waren wir die ersten, außer die Jollen, wie sich aber rausstellte gab es derer nur 3, zwei waren uns entgegengekommen, und die XY von Nils von Turo lag vor uns. Der Abstand zum Soling hatte sich auf diesem Anlieger weiter vergrößert, so dass wir keine Angst mehr haben mussten, dass er uns überholt. Kurz vor dem ASV-Steg ging dann auch unser Regenbogenspi wieder hoch und die XY lag sozusagen in der Flaute, jedenfalls kamen wir schnell ran und

auch vorbei. An den Schwimmstegen im Stadthafen nahmen wir den Spi wieder runter, er war nicht mehr zum Stehen zu bekommen, weil der Wind schralte, wieder ein gelungenes Manöver, auch wenn wir ja mehr Zeit hatten. Dann Halse, um die Tonne rum und zurück zum MYCR. Auch das war wieder ein Anlieger. Nach 76 Minuten hatten wir es geschafft. Wir waren schnellster nach gesegelter Zeit. Wir legten am Steg an und hatten noch richtig Lust einen Schlag am Nachmittag zu machen, war doch so schön gewesen, aber eben auch sehr kurz. Also nur schnell die Segel und den Kochtopf wieder an Bord, den Rest natürlich auch, die Regattasegel ordentlich wegpacken und dann rüber zum MYCR, dort gab es Bier und Wiener. Um 3 Uhr war dann die Siegerehrung. Wir voller Hoffnung, schnellstes Boot und so, auch mit in den Kettenkasten. Als erster wurde der Soling als insgesamt schnellstes Schiff mit dem Blauen Band der Warnow ausgezeichnet, was bei uns Fragen aufwarf, waren wir rausgeflogen

Warum?, oder hatte die Wettfahrtleitung unseren Zieldurchgang nicht gesehen? Konnte auch nicht wirklich sein, denn wir wurden sogar fotografiert dabei. Was war es also. Wir mussten uns gedulden. Die Sieger der einzelnen Klassen wurden geehrt, bei den Jollen Niels mit der XY, bei den YS>110 der Blue Bird und bei uns wieder der Soling. Nach der Ehrung konnten wir endlich fragen, was los war. Der Wettfahrtleiter erklärte uns: Um die Preise breiter zu streuen hat man sich entschlossen, auch das Blaue Band nach der gerechneten Zeit zu vergeben. Da waren wir aber nur neunter. Auf unseren Einwand hin, dann gewinnt ja einer der 3, der schon in den Klassen gewonnen hat, nach gerechneter Zeit, auch das gesamte Blaue Band, kam die Antwort: Ja stimmt, haben wir uns wohl geirrt, Entschuldigung. Schade eigentlich, vielleicht geht im nächsten Jahr das Blaue Band wieder an das schnellste Schiff. Wir werden es wieder versuchen. Leider hat es auch angefangen zu regnen, so dass aus unserem Nachmittagstörn nichts wurde.

Aber am Sonntag war die UNI wieder auf See.

## **Auszüge aus: Eine Woche auf Törn mit der Universitas II**

Cathrin Schröder / Dirk Ulbricht

Im August des vergangenen Jahres hatte ich die Gelegenheit, eine Woche entlang der schwedischen und dänischen Ostseeküste auf der Universitas II mitzusegeln. Damit wir nicht die vielen kleinen Erlebnisse vergessen, die man nicht dem Logbuch entnehmen kann, habe ich sie, soweit es mir zusteht, aufgeschrieben. Was die Erklärung der Segelmanöver und -kurse betrifft wurde ich dabei tatkräftig von Dirk unterstützt. Zu lesen sind hier die gekürzten Tagebuchaufzeichnungen der letzten 4 Tage und einleitend die Geschichte des Ruderverlustes der Universitas II.

Am 10.08.01 übernahmen Dirk, Jens und Christian die Universitas II von Familie Haase, um nun mit der ersten Etappe des Rückweges nach Rostock zu beginnen. Am Sonntag gegen 16.45 Uhr, Dirk saß gerade an der Pinne, passierte es – sie hatten das Ruder verloren. Zum Glück segelten sie gerade genau zwischen dem schwedischen Festland und Öland, so dass sie in Ruhe beiliegen und in etwa zwei Stunden ein Notruder bauen konnten. Mit diesem steuerten sie dann das Boot mehr schlecht als recht etwa eine Stunde bei Windstärke 6 - 7 SW in Richtung Sandhamn, einem kleinen Fischereihafen in der Nähe von Jamjö. Zu dieser Zeit sendeten sie auch einen "PAN PAN"-Ruf an den schwedischen Seenotrettungsdienst. Nach ungefähr 4 sm sahen sie dann das schwedische Festland und stellten nach einem Blick auf die Karte fest, dass sie noch gut eine Meile von der Ansteuerung Sandhamn entfernt waren. Etwa auf halbem Wege dorthin nahm sie der Seenotrettungskreuzer Haslö auf den Haken und schleppte sie nach Sandhamn. Dirk und Christian wollten hier ausharren, während Jens losfuhr, um ein neues Ruder für die Uni II zu bauen, damit wir irgendwie unser Schiff nach Hause bringen konnten. Gesagt, getan und Jens hat es glücklicherweise auch geschafft.

Am Morgen des 18. Augusts legt die Fähre nach Trelleborg pünktlich im Fährhafen Sassnitz-Mukran ab - mit Kristina, Andreas, Jens und mir und einem neuen Ruder für die Universitas II an Bord.

### **22. August**

Heute geht es früh los. Um 8.45 Uhr legen wir unter Segeln in Simrishamn ab. Das Groß und die Genua sind gesetzt. Die Sonne

scheint - es ist Sommer in Schweden - traumhaft. Wir frühstücken auf See. Heute wollen wir es bis Abbekås schaffen, was eine Strecke von ca. 33 sm bedeutet. Eine Stunde später fahren wir eine Halse und sind nun auf Kurs 215 °. Andreas darf wieder üben und den Spi setzen. Doch auch heute meint es der Wind nicht ganz so gut mit uns und weht nur gemächlich.

Weil das Wetter heute besonders schön und warm ist, stellen Kristina und Andreas die eigentlich immer feuchten Sitz- und Schlafpolster der Kojen zum Trocknen in die Sonne an den Seezaun - eine sehr gute Idee, aber eine etwas wacklige Position. Denn durch eine etwas unachtsame Bewegung fällt Andreas ausgerechnet sein eigenes Polster in das Wasser. Das ist nun vollkommen nass, und wir werden es also abwechselnd trocken schlafen müssen.

Nach ungefähr 12 sm in 4 Stunden, ankern wir vor Sandhamnaren und baden. Etwa 200 m vor uns erstreckt sich ein weißer Sandstrand, und ich habe Lust hin zu schwimmen, um unser Boot von Land aus zu betrachten. Es ist wirklich ein ungewöhnlicher Anblick, der sich mir bietet. Der Seezaun ist behängt mit unseren Handtüchern und Badesachen. Dirk und Andreas sind im Wasser und Kristina wirft ihnen einen der Rettungskragen zu. Ich kann sie nicht hören und auch nur schwer erkennen, was sie da treiben. Auch den schwedischen Strandbesuchern scheint es so zu gehen, jedenfalls zücken sie so nach und nach ihre Ferngläsern und beobachten interessiert die Vorgänge auf unserem Zigeunerschiff.

Vom heißen Sand aufgewärmt schwimme ich zurück und höre von der Fotoaktion, die sich hinter dem merkwürdigen Verhalten meiner Segelcrew verbirgt.

Um 16.00 Uhr wird der Anker gelichtet, das Groß und der Spi gesetzt, und wir segeln weiter auf KpK 215 °. Gegen Abend sehen wir wieder eine Nebelwand hinter uns aufziehen, kein ermutigender Anblick, zumal wir noch so etwa 10 sm vor uns haben. Doch diesmal zieht der Nebel über uns hinweg und hinterlässt nur seine feuchte Spur auf uns und unserem Schiff. Gegen 20.00 Uhr ist es so dunkel, dass wir die Positionslichter einschalten sollten. Auf Anhieb gelingt das diesmal nicht, und es dauert auch so 20 min, ehe die korrodierten Kontakte wieder glänzen, und wir mit eingeschalteten Posis fahren können. Eine Stunde später bergen wir die Segel und fahren unter Motor noch ein paar Minuten bis zu dem winzigen Fischereihafen von Abbekås. Es ist kühl. Der Wind frischt auf und zum ersten Mal liegt ein Hauch von Herbst in der Luft.

### 23. August

Wieder früh um 8.23 Uhr legen wir unter Motor ab. Unser Ziel heute ist Rødvig, dort wo das Schiffsmotorenmuseum ist, in dem auch der alte Wartburg-Motor der Uni II ausgestellt ist. Das heißt, dass wir mindestens 40 sm vor uns haben, die schwedischen Gewässer verlassen und dänisches Hoheitsgebiet befahren werden.

Nach zehn Minuten sind das Groß und die Genua gesetzt und bei kräftigem Wind segeln wir auf Kurs 215 °. Kurz darauf befinden wir uns in Sichtweite der schwedischen Küste und nördlich des Zwangsweges der Berufsschiffahrt Richtung Øresund. Damit wir nicht zu früh dort hinein geraten, was unter Spi unvermeidbar wäre, warten wir noch ein wenig, ehe wir die Genua bergen und den Spi setzen. Mit gezogenem Spi fallen wir nun kräftig ab und segeln quer durch den Zwangsweg. Unsere Spitzengeschwindigkeit liegt nun bei 7.9 kn. Wir sind begeistert. Die Sonne scheint an einem strahlend blauen Himmel, das Meer glitzert und trägt zur Feier dieses Tages kleine, weiße Schaumkronen.

Um 13.24 Uhr haben wir nach 25.6 sm schon die Fahrwassermittentonne querab steuerbord. Nun sind wir also schon in Dänemark und müssen die Gastlandsflagge wechseln, ein Ritual, das unser Skipper wie jedes Mal mit allem Ernst vollzieht.

Nachmittags um 16.10 Uhr sind wir fast am Ziel und fahren eine Halse an der Ansteuerungstonne von Rødvig. Die Sonne hat sich schon zurückgezogen, und es wird kühler. Eine halbe Stunde später legen wir in Rødvig an. Wir sind in fast 8 Stunden 45 sm gesegelt.

Rødvig ist ein kleines Städtchen in der Fakse-Bucht gelegen. Die anrollenden Wellen laden förmlich zum Toben im Meer ein, und ich schaffe es sehr schnell, Kristina zu überreden, noch für ein paar Minuten schwimmen zu gehen. Andreas und Dirk halten davon nicht so viel, und sie tun gut daran.

Bei unserem obligatorischen Spaziergang durch den Ort zu einem netten Restaurant entdecken wir nämlich mehrere Warnschilder am Strand, die das Baden wegen der schlechten Wasserqualität untersagen. Danach fühle ich mich zunehmend unwohler und stecke auch Kristina mit meinen Ängsten vor Ruhr, Cholera und anderen schrecklichen Krankheiten an. Also unterziehen wir uns erst einmal einer gründlichen Reinigung, mit der zumindest meine Hypochondrie bekämpft ist.

## 24. August

Wieder ist es ein schöner Morgen und wir frühstücken heute ganz entspannt im Hafen. Eigentlich wollten wir den Seewetterbericht hören, finden aber nicht gleich den richtigen Sender. Stattdessen hören wir einen Schlager nach dem anderen, die zumindest Andreas und mich an unsere Teenagerzeit erinnern. Dass das nicht der Deutschlandfunk ist, hätten wir allerdings gleich wissen können!

Der Wind weht zu dieser Zeit immer noch recht kräftig, so dass wir das Großsegel in das 2. Reff takeln und die Sturmfock setzten. Doch bald darauf flaut er wieder ab, und nun segeln wir mit der Fock II und schütteln das 2. Reff wieder aus. Die Fock-Segel wechseln wir an diesem Tag noch einige Mal, weil der Wind nicht so recht weiß, was er will, und wir auch bald in dem engen Fahrwasser zwischen Seeland und Falster segeln.

Gegen 17.30 Uhr haben wir die Brücke Fjarø-Sjaelland passiert. Von nun an segeln wir konstant mit 4.5 kn in die Bucht von Vordingborg. Kurz vor dem Ziel reiße ich versehentlich meinen Badeanzug, der zum Trocknen am Seezaun hängt, herunter. Geistesgegenwärtig gibt Kristina sofort das Kommando zum "Badeanzug-über-Bord-Manöver", und Dirk versucht das gute Stück herauszuangeln. Leider finde ich aber nicht rechtzeitig unseren Bootshaken, weil er nicht an seinem Platz liegt, so dass er ihn um 5 cm verfehlt. So ist er nun verloren - der Badeanzug, aber für uns war es eine gute Übung, vielleicht auch eine Lehre.

In Vordingborg müssen wir uns ins Päckchen legen. Wir gehen bei Chalotta an die grüne Seite, einem Nobelschiff aus Laboe mit Teakholzdeck, bei dem sogar die Fender farblich abgestimmt sind. Begeistert ist man nicht, und es fallen auch gleich Bemerkungen zu den Kinken in unserem Großfall.

Nun ja ... Schockiert sind sie wohl auch deswegen, weil wir sofort nach dem Anlegen das Segelflickzeug herausholen.

Auf unserem abendlichen Spaziergang sehen wir uns die mittelalterliche Stadt an. Es herrscht fast eine südländische Atmosphäre, nicht nur wegen der italienischen Restaurants. Wir sind bei den heißblütigen Dänen, und tatsächlich ist hier noch eine Menge Leben auf den Straßen. So treffen wir auf eine Gruppe junger Männer, die einfach so mehrstimmig a cappella singt und das sehr gekonnt. Ich bin wirklich beeindruckt. Aber das Highlight dieses Tages findet auf der Wiese unterhalb des Gänseturmes statt. Von Musik angelockt spazieren wir dorthin und sind bald gebannt von

einem märchenhaften Schauspiel. In phantasievollen, weißen Gewändern wiegen sich sieben Tänzer auf ca. 2 m hohen, biegsamen Stäben. Sie werden von Scheinwerfern in wechselnden Farben angeleuchtet und von dieser sanften, elektronischen Musik begleitet, die uns hergeführt hat.

Am nächsten Morgen erfahren wir vom Musiksommer in Vordingborg und, dass wir die „Strange Fruits“ erlebt haben.

## **25. August**

Heute ist leider schon Sonnabend, und wir sind uns immer noch nicht einig, ob wir noch einen Abstecher nach Nysted wagen, oder ob wir es besser versuchen sollten, nach Hause zu segeln. Die Wettervorhersage für Sonntag spricht von Winden aus SW, die wir nicht gebrauchen können. Auch für heute sind nur mäßige Winde angesagt.

Und richtig, kurz nachdem wir die Vordingborg-Brücke unterquert haben, flaut der Wind ab. Wir nehmen die Genua rein und fahren noch ein Stück unter Motor.

Nach etwa zwei Stunden haben wir genug von unserem eigenen Lärm und beschließen, eine Badepause einzulegen. Als Kristina in das Wasser steigt, meint sie plötzlich zu Dirk, er soll doch mal bitte das Ruder gerade stellen. Doch das Ruderblatt steht trotzdem nach Steuerbord ab - fast 20 °. Vermutlich haben wir vorgestern das V4A-Rohr überfordert, als wir mit Geschwindigkeiten von 7.5 kn mit dem Spinnaker gefahren sind. Nun haben wir ein verbogenes Ruder und machen uns Sorgen, ob wir es damit noch nach Rostock schaffen.

Der Wind regt sich wieder, und wir setzen erneut die Genua und segeln gemächlich in Richtung Guldborgsund. Unterwegs treffen wir auf ein kleine Schule von Schweinswalen, die uns ein Stück begleiten. Alle paar Minuten tauchen die schwarz-glänzenden Rücken mit den kleinen Finnen in unserer Nähe auf.

Zusammen mit einem anderen Segler passieren wir um 15.40 Uhr die Guldborgbrücke und fahren in den Guldborgsund. Von nun an müssen wir uns beeilen, weil die Brücke in Nykøbing um 18.00 Uhr das letzte Mal am Tag öffnet, und wir sie unbedingt rechtzeitig erreichen müssen. Also holen wir die Genua wieder ein und werfen unseren Motor an.

Wir schaffen es. Pünktlich erreichen wir die Brücke in Nykøbing und werden auch durchgelassen. Und weiter geht es durch das enge Fahrwasser. Bald haben wir Nordmanns-Sand passiert und müssen



uns nun entscheiden, ob wir nach Nysted abdrehen wollen oder auf Kurs 180° nach Rostock bleiben. Wir wählen den Kurs nach Hause. Das Fährwasser von Gedser haben wir um 21.00 Uhr steuerbord. Hier tanken wir noch einmal 15 l Diesel, damit wir auch ohne Störungen die Nacht durchfahren können, sollte der Wind uns nicht gnädig sein.

Und wir segeln in die Nacht. Andreas sitzt nun an der Pinne und versucht, sich an den Sternen zu orientieren. Ein etwas gespenstisch wirkender, roter Mond geht auf und verschwindet schon nach wenigen Stunden am Horizont. Der Himmel ist nicht schwarz, sondern übersät von Sternen, die leuchten und glitzern, dass ich es kaum fassen kann. Wir sehen so viele Sternschnuppen, dass uns schon gar keine Wünsche mehr einfallen, und wir überlegen, ob man sich die Wünsche vielleicht auch aufsparen kann?

Das Meer hat sich verändert, und ist trotz der eher sanften Dünung gefährlicher als am Tag. Wer in dieser tiefdunklen Nacht über Bord geht, hat kaum noch eine Chance, gerettet zu werden, weil es fast unmöglich ist, ihn zu finden. Trotzdem ist es faszinierend und schön, obwohl Nässe und Kälte uns langsam unter die Haut gehen. Weit entfernt tauchen große Schiffe auf und verschwinden wieder, wir können sie und ihre Fahrtrichtung nur an den Positionslichtern erkennen.

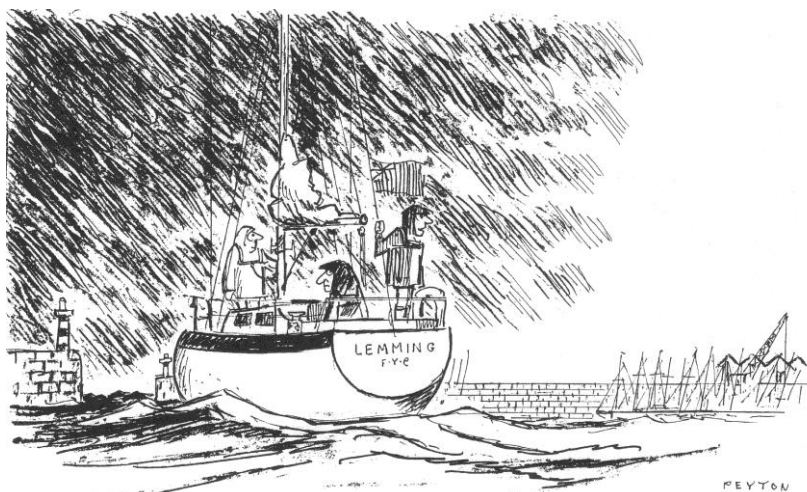
Dirk hat nun das Ruder übernommen. Die Backbord-Tonne des Zwangsweges (Kadett-Rinne) haben wir um 22.55 Uhr querab, eine halbe Stunde später erkennen wir die Mitteltonne. Um 0.16 Uhr ist die Steuerbordtonne querab. Wir haben nun den Zwangsweg passiert und können etwas entspannter weitersegeln. Am Horizont glaube ich schon das Blinken des Warnemünder Leuchtturms zu erkennen. Aber es war wohl nur der Wunsch, endlich im heimatlichen Hafen anzukommen.

Nun schläft auch der Wind ein, wir holen die Genua rein, werfen den Motor an und fahren nun mit 4.5 kn auf Kurs 148 °. Jetzt ist es sicher, das Blinken am Horizont ist keine Untiefentonne, sondern der Leuchtturm von Warnemünde. Bald sehen wir den Schein Rostocks am Himmel und die Lichter des Hafens. Wir haben es fast geschafft. Unser Skipper sitzt immer noch ohne Ablösung an der Pinne. Geduldig und konzentriert bringt er sein Schiff und uns nach Hause. Im Morgengrauen legen wir in Gehlsdorf an. Nachdem das Schiff festgemacht ist, fahren Kristina und Andreas nach Hause. Dirk und

ich verbringen die letzte Nacht auf dem Schiff, erschöpft und todmüde.

Mittags kommen Kristina und Andreas mit frischen Brötchen Es ist unser letztes gemeinsames Frühstück an Bord. Weil wir nicht wissen, wie schlimm der Ruderschaden ist, muss unser Schiff in den nächsten Tagen an Land geholt werden. Wir rechnen damit, dass unsere Tour für dieses Jahr die letzte war und beginnen nun mit der großen Reinigung vor dem Winter. Bald kommen einige Vereinsmitglieder und freuen sich, dass wir alle heil wieder angekommen sind. Es wird gefragt, geschwätzt und geneckt - wir sind wieder zu Hause.

Für mich ist damit der Urlaub zu Ende. Denn heute geht meine Reise noch weiter nach Berlin in eine neue Wohnung, in der die Umzugskartons noch unangetastet stehen. Ich mag gar nicht daran denken. Bald fahre ich über die Autobahn und spüre ein leichtes Ziehen in der Herzgegend; Segeln macht eben süchtig.



*"Hast du nicht gesagt, wenn das lütte Boot rausgeht können wir auch auslaufen? Sie setzen das Wrack gerade mit dem Kran an Land"*

## Matchrace gegen den Ceros.

Im September wurde die Idee eines Matchraces der Eintonner von Rostock geboren. Als Termin haben wir uns auf den 3. Oktober geeinigt, gleichzeitig mit der Senatoren-Regatta und der Rostocker Boot und Freizeit Messe. Auch ein Pokal wurde ausgeschrieben und vom Ceros gestiftet. Start sollte um 10 Uhr sein, um das erste Rennen noch vor dem Start der Senatoren-Regatta beendet zu haben. Da bekanntlich vor dem Rennen das Training kommt und noch kein Meister vom Himmel gefallen ist, trafen wir uns am Sonntag dem 30. 9. schon morgens kurz vor 11 Uhr im ASVzR an Bord. Alles begann mit der Mannschaftseinteilung. Auf dem Vorschiff in bewährter Weise Stefan und Claas, an den Wünschen Anne, Lars und Paul, an der Großschot Michael und gesteuert hat Albrecht. Christian hat navigiert und behielt den Überblick. Nach dem Ablegen kreuzten wir in den Stadthafen, rundeten Tonne 66 und dann ging's mit Spinnaker (Rainbow) in Richtung Ostsee. Bei 2-3 Bft waren wir schon nach einer Stunde auf der Ostsee. Dort übten wir Spimanöver, Halbwindsegeln, Halsen und Wenden. All das hätte von den gesegelten Meilen ausgereicht, um nach Gedser zu segeln. Nach 3 Stunden auf der Ostsee kreuzten wir wieder nach Hause. Bei der Auswertung des Trainings kamen wir übereinstimmend zum Ergebnis, dass es sich gelohnt hat so früh aufzustehen und wir uns gut vorbereitet dem Ceros stellen konnten. Dienstag abend wurde David Schützel noch für das Startschiff verpflichtet, er sollte auch einen Fotografen mitnehmen.

Am Mittwoch war es dann so weit, um halb 9 Treffen im Verein, dann Boot leichtern, Segel anschlagen (NDL-Groß, Genua, Spinnaker), Schoten klarieren und ablegen. Verstärkt wurde die Mannschaft noch von Martina, die am Sonntag leider nicht konnte und zum Schotenreißen eingeteilt wurde. Den Start legte David vor dem Speicher aus, um kurz nach 10 Uhr ging es los. Wir erwischten den besseren Start, konnten uns gleich vor den Ceros legen. Der Kurs führte uns mit einem Anlieger zur Tonne und dann Raumschots wieder zurück zur

Tonne 66. Zwei Runden waren angesetzt, also noch mal hoch und wieder zurück zur 66, bei der auch Ziel war. Bei diesem ersten von geplanten 3 Rennen sollte es noch ohne Spinnacker gehen, zum üben und auch wegen der Vierteltonner, die zunehmend die Warnow vor der Haedgehalbinsel bevölkerten. Auf dem zweiten Anlieger verschätzte sich der Ceros mit dem Tiefgang und lief direkt vor dem Empor-Steg auf Grund. Es sah lustig aus, wie die Vierteltonner um das doppelt so große Schiff Kreise segelten. Wir drehten bei und warteten. Als der Ceros wieder frei war und die gleiche Situation wie vor der Grundberührung bestand setzten wir unseren Kurs fort. Nach der Tonnenrundung kam uns der Ceros aber gefährlich nahe, wir konnten uns aber vor ihnen halten und gingen als erster durchs Ziel. Auf dem Weg zum ASV, wo wir zusammen Mittagpause machen wollten, sind wir für die Besucher der Messe noch ein paar Wenden und Halsen gesegelt. Ein schönes Bild gaben die beiden Ein-Tonner dann am Stegkopf des ASV ab. Gegen 14 Uhr, nach dem Ende der Senatoren-Regatta, sollte es weiter gehen. Im Hexenhaus gab es Würstchen und ein Fässchen Bier. Vor dem nächsten Rennen wechselten wir unser Trainingsgroß gegen das Kevlargroßsegel, welches besser steht und mehr Fläche am Wind bietet. Vor dem RSC sind der Ceros und wir auf engem Raum einige Manöver gefahren, sozusagen als Übung für den 2. Start. Dabei konnte Paul, der mit Albrecht getauscht hatte, sich noch ein wenig einspielen.

In Matchrace Manier versuchten wir vor dem Start uns gegenseitig zu umrunden um zum Startsignal die möglichst bessere Position zu haben. Wir glaubten sie zu haben, legten aber einen Frühstart hin. Also schnell zurück hinter die Startlinie und noch mal starten. Natürlich war der Ceros nun vor uns. Wir kamen zum Glück schnell wieder auf und konnten sogar in Lee durchbrechen. An der Kreuztonne hatten wir etwa 3 Bootslängen Vorsprung. Diesmal war auch Spinnakersegeln erlaubt, deshalb setzten wir den Regenbogenspi. Der Ceros lies das alles etwas gemächlicher angehen, beobachtete uns und lies den Spi stecken da der Kurs sehr spitz war. An der Leetonne

setzten wir das Vorsegel und barga den Spi. Dann ging es wieder mit langen Bein Richtung Kreuztonne. In Höhe Stubnitz mussten wir auf den Holebug wenden. Plötzlich gab es einen lauten Knall, ein Blick in den Mast verriet, dass das erste Stb-Zwischenwant gebrochen war, und der Mast sich in Höhe der zweiten Saling etwa einen halben Meter nach Bb durchgebogen hatte. Wir barga sofort die Segel und gaben das Rennen auf. Leider stellte sich heraus, dass der Mast größeren Schaden genommen hat und damit die Saison 2001 für die Universitas beendet worden ist. Unter Motor fuhren wir in den ASV und klarierten das Schiff. Auf dem ASV Steg standen wir noch eine Weile und werteten den Tag aus.

Leider hat auf diese Weise die erste Saison der neuen Universitas nicht nach unseren Vorstellungen geendet.



*"Und wenn ich sage, die Bar ist geschlossen, dann ist sie geschlossen!"*

## Von dicken Schiffen, schlanken Jollen und dem Beginn einer wunderbaren Freundschaft

Häme, Häme, dreimal Häme über all die fetten, blöden, langweiligen Kaffee trinkenden, ewig und drei Tage geradeaus fahrenden, Kapitänsmützen tragenden, ihre Frauen zum Putzen mißbrauchenden Dickschiffsegler. Schon dieses Wort! Dick-Schiff!

Wir dagegen, Könige der Winde, Herrscher über die Wellen, gleitend das physikalische Gesetz der Rumpfgeschwindigkeit durchbrechend, im Trapez reitend, die Spinnakerschot in der Hand und immer gut drauf. Wir Jollensegler. Welch ein Wort! Jolle! Klein, wendig, eine Herausforderung für Kopf und Körper. Schon einmal bei sechs Beaufort Mistral mit dem 470er im Golf von Lion bei halbem Wind über die Wellen gesurft? Na eben.

Aus dem Weg, Du Wicht! Mit Deinem popeligen Laser oder 470er oder was das ist! Wegerecht? Schon mal was von Windloch gehört? Da fährst Du jetzt rein. in Lee von mir und meinen hundert Quadratmetern Segelfläche. Dann sprechen wir uns wieder. Soll ich Dir aus dem Bach helfen. Ist er reingefallen, der Kleine. Wie niedlich.

Dir werd' ich's zeigen, Du fettleibiger Plastikschichtbauweisenheld. Ein bißchen abgefallen. das Schwert hoch geholt, die Pinne auch, und ab geht die Post. Lee" Fahren wir doch locker außen rum. Da fällt Dir nichts mehr ein, Du. Du. Du Rudergänger, Du.

Aber was ist denn mit Euch, Ihr Jollen-Punks, wenn weit -draußen auf hoher See die Wellenberge über Dir zusammenbrechen wenn die Yacht den Jitterbug tanzt in der Kreuzsee, wenn binnen Minuten der Wind von 25 auf 60 Knoten auffrischt? Ja ja, dann geht Ihr, wenn Ihr mal zu Gast seid auf einem richtigen Schiff, unter Deck und kotzt Euch die Seele aus dem Leib. Ihr Kleinboot-Freaks und Schwerter-Könige. Am Starnberger See die große Klappe riskieren und im Salzwasser dann nach den Plastiktüten schreien.

Wie meinen der Herr am runden Ruder? Nur weil er neidisch ist auf das Gefühl, mit dem Wasser verheiratet zu -sein Nur weil er dort oben hängt in seinem Cockpit und eine Halterung hat für die Bierdose, nur weil es ihm vollkommen egal sein kann, ob das Vorliek exakt durchgesetzt ist. weil sein Kahn ohnehin die Fünf-Knoten-Grenze nur bei Hurrikan überschreitet, möchte er dumm daherreden. Dieser Kaffee-Segler mit seinem Kaffee-Dampfer und seiner Kaffee kochenden Ehefrau, die wahrscheinlich so einen heißen Jollenjungen liebend gerne ... na ja, wollen nicht übertreiben.

Ach, jetzt auf Jugend machen. Der Knabe dort in seinem Boot. Böötschen. Jöllchen. Will wohl Potenz zeigen im Trapez. wie er ausreiten kann und die Spi-Schot aus der- Hand fährt. Komm doch mal rüber und mach mir eine exakte Radarpeilung mit den beiden Dampfern da vorne. Kommen wir da durch mit dem Kurs oder rammen wir einen von den beiden, bis er untergeht oder wir? Na, komm schon, Jungchen, zeig, was Du kannst am Kartentisch. Kurs 283 Grad, Wind von 72 Grad, Strom von 345 Grad mit 2,5 Knoten. Und jetzt eine Entfernung zum nächsten Way-Point von 323 Meilen. Der kürzeste Weg? Da fängste an zu grübeln, gell? Ist ja alles so einfach auf einer Yacht. Klar doch. Nur, weil ihr nach drei Stunden Regatta wieder im Clubheim sitzt und Weißbier trinkt. Und was ist dann, wenn Dich 50 Meilen vor San Remo der Sturm erwischt mitten in der Nacht?

Mußt Du eben Wetterbericht hören, Opa. Und früh genug reffen. So, wie Du es gelernt hast damals im B-Schein Unterricht, wo sie Euch die Meilen, die Ihr brauchtet, für ein paar hundert Mark nachbestätigt haben. Ja ja, Wetterbericht. Ist nie verkehrt.

Aha, da spricht der Fachmann. Dann machen wir mal. Frequenz 6250 auf dem Single Side Band. 18.55 Uhr Osteuropäische Zeit. Deutsche Welle. »Ionisches Meer: Südwest drei bis vier, süddrehend.« Und was haben wir hier, im Ionischen Meer, in diesem gottverdammten Hafen von Kiparissia: Nordweststurm sechs bis sieben. Und müssen nachts um drei auslaufen. Nur wegen dieser verdammten Deutschen Welle. Was macht der Jollensegler da? Er hat sein Boot brav an Land gezogen und pennt im Zelt. Das haben wir gerne. Wenn andere arbeiten müssen.

Okay, das mit dem Wetterbericht war nicht fair. Aber Du mußt doch zugeben: In so einem fetten Kahn passiert nichts aufregendes. Geht doch immer gerade aus dahin. Ab und zu mal ein bißchen Wind. Und wenn nicht, machst Du die Maschine an und tuckerst durch die Gegend.

Soso, Maschine an. Schon mal bei sechs Windstärken einen Diesel entlüftet, weil in die Drecksleitung Luft gekommen war? Macht Spaß, sag ich Dir. Oder schon mal durch die Straße von Levkas gedüst und drei andere Yachten versägt? Bei Böen aus allen Richtungen? Bei Wind zwischen null und sechs Beaufort, und das innerhalb einer Minute? Da mußt Du schön fix sein an den Wünschen. Bis Du 60 Quadratmeter Genua dicht geholt hast. Da mußt Du Nerven beweisen, wenn der andere eine Privatböe kassiert und wieder auf und davon fährt. Da heißt es: Cool bleiben, Mann.

Mann, das ist ja wie bei uns. Aber so cool sind wir schon lange. Mach doch Du mal einen sauberen Start mit 80 Lasern außenrum, und jeder haut Dir eine auf die Schnauze.

Ihr habt eben keinen Anstand. Wenn wir starten, gelten die Regeln des Segelns und nicht die des Stärkeren. Schon mal gegen dreißig dicke Yachten dreißig Sekunden vor dem Startschuß einen Aufschießfer gefahren? Da kriegst Du feuchte Hände, sag ich Dir. Und jetzt paß auf, da vorne kommt so ein Arsch von Windsurfer daher. Der hat sicher keine Ahnung von Wegerecht.

Stimmt, was macht denn der: Hey, hau ab, wir reden hier ganz friedlich. Vom Segeln, du Hirsch, davon hast Du doch keine Ahnung! Hey, ich fahr über Backbordbug. Raum!!! jetzt ist er reingefallen. So'n Pech aber auch.

Wie wär's mit einem kleinen Bier, mach doch dein Teilchen da hinten fest an der Klampe.

Okay, Opa. Und dann zeigst Du mir das mit der Karte und dem Strom und dem Wind. Und ich sag Dir, wie das mit dem Spi funktioniert.

Nun reiß mal die Klappe nicht allzu weit auf. Helles oder dunkles? Weißbier! Ist aber nicht ganz kalt.

Hab ich ja gleich gesagt. Kaffeedampfer. Prost.

Könnten Freunde werden, die beiden.



## Vereinseigene Schiffe














Schiffsname	Schiffstyp	Segelfläche	Baujahr
Universitas	1 Tonner Racer	86 m <sup>2</sup>	1989
Universitas II	Seekreuzer	35 m <sup>2</sup>	1988
Shanty	Seekreuzer	30 m <sup>2</sup>	1953
Buk	Seekreuzer	30 m <sup>2</sup>	1937
Rasmus	1/4 Tonn. Hiddensee		1976
Zephir	1/4 Tonn. Hiddensee		1976
Boe	1/4 Tonn. Hiddensee		1985
XY 1635	lxylon-Jolle		1978
XY 1875	lxylon-Jolle		1978
XY 1965	lxylon-Jolle		1978
XY 2237	lxylon-Jolle		1979
XY 2540	lxylon-Jolle		1980
XY 2531	lxylon-Jolle		1983
XY 4756	lxylon-Jolle		1989
XY 4758	lxylon-Jolle		1989

# Wichtige Vereinsadressen

**Akademischer Segler-Verein  
zu Rostock**

Uferpromenade 1  
18147 Rostock  
Tel: 683495

**Internet: [www.asvzr.uni-rostock.de](http://www.asvzr.uni-rostock.de)**

Windstärke in Beaufort	Benennung	Windgeschwindigkeit bis kn (m/s)	Darstellung in der Wetterkarte	Seegang (international)	Bezeichnung	Wellenhöhe bis m	Wellenlänge bis m	Zustand der See
0	Windstille (calm)	1 (0,2)		0	Vollkommen glatte See	0	0	Spiegelglatt
1	Leiser Zug (light air)	3 (1,5)		1	Ruhige See	0,1	5	Kleine Kräuselwellen.
2	Leichte Brise (light breeze)	6 (3,3)		2	Schwach bewegte See	0,5	12	Kurze Wellen mit glasigen, aber nicht brechenden Kämmen
3	Schwache Brise (gentle breeze)	10 (5,4)						
4	Mäßige Brise (moderate)	15 (7,9)		3	Leicht bewegte See	1,5	25	Kleine Wellen, aber verbreitert Schaumköpfe
5	Frische Brise (fresh breeze)	21 (10,7)		4	Mäßig bewegte See	2,5	40	Bereits lange Wellen, überall weisse Schaumköpfe und vereinzelt Gischt
6	Starker Wind (strong breeze)	27 (13,8)		5	Grobe See	4	60	Große Wellen mit brechenden Kämmen und größeren Schaumflächen
7	Steifer Wind (near gale)	33 (17,1)		6	Sehr grobe See	6	100	See türmt sich und Schaumstreifen legen sich schon on Windrichtung
8	Stürmischer Wind (gale)	40 (20,7)		7	Hohe See	8	160	Wellenberge mit langen Kämmen und abwehender Gischt, ausgeprägte Schaumstreifen in Windrichtung sowie Beginn des Rollens der See
9	Sturm (strong gale)	47 (24,4)						
10	Schwerer Sturm (storm)	55 (28,4)		8	Sehr hohe See	12	250	Hohe, überbrechende Wellenberge und schweres, stoßartiges Rollen der See
11	Orkanartiger Sturm (violent storm)	63 (32,6)		9	Außergewöhnlich hohe See	15 und mehr	300 und mehr	Außergewöhnlich hohe Wellenberge bei durch Schaum vollkommen weißer See und starker Sichtbeeinträchtigung wegen gischgefüllter Luft.
12	Orkan (hurricane)	64 (32,7) und						

Windstärke- und Seegangskala für offene See

