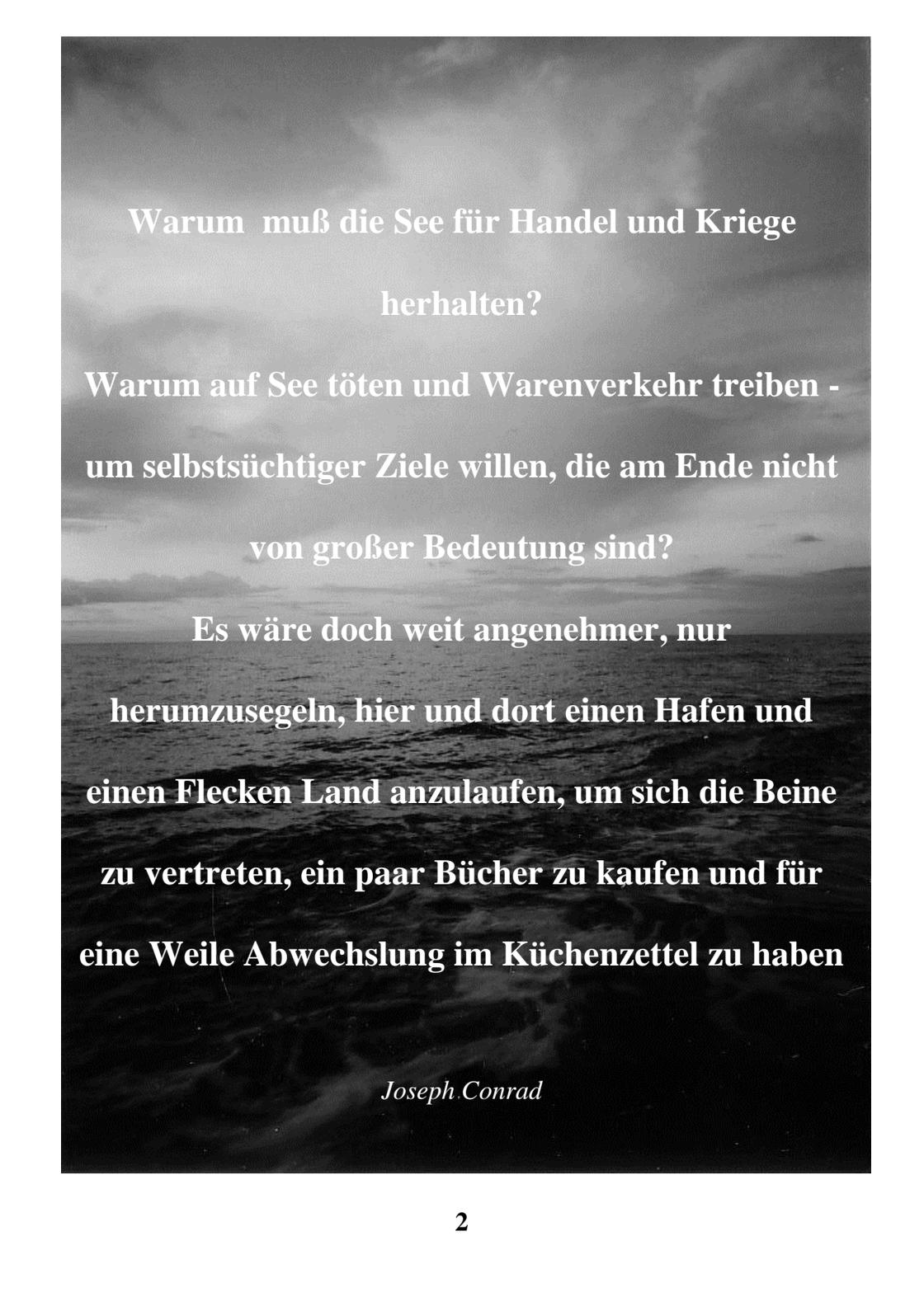


Jahresheft 2002 des ASV zu Rostock





**Warum muß die See für Handel und Kriege
herhalten?**

**Warum auf See töten und Warenverkehr treiben -
um selbstsüchtiger Ziele willen, die am Ende nicht
von großer Bedeutung sind?**

**Es wäre doch weit angenehmer, nur
herumzusegeln, hier und dort einen Hafen und
einen Flecken Land anzulaufen, um sich die Beine
zu vertreten, ein paar Bücher zu kaufen und für
eine Weile Abwechslung im Küchenzettel zu haben**

Joseph Conrad

Inhaltsverzeichnis

Regatten und andere Termine	4
Vorwort des Vorsitzenden	5
Herrentagstörn 2002	7
Gemeinsamer Törn mit den ASViM	12
Die SY UNIVERSITAS beim Zieleinlauf der VOR 60 Yachten	17
Trainingslager der Yxilons: Eine echte Schnapsidee	21
Rund Seeland Teil 1	54
Bilder	43
Nur Segeln ist schöner!	47
Jahresüberblick über die Saison 2002	51
Blaues Band der Warnow	52
Rund Seeland Teil 2	55
65. Warnemünder Woche	58
Aye Aye Sir	63
Faustformeln für die Abstandsbestimmung	69
Bootshausdienste	70
Vereinseigene Schiffe	71
Wichtige Vereinsadressen	72

Regatten und andere Termine im Jahre 2003

Juni

- 10. bis 15. 54. Stralsunder Woche
- 20. bis 22. Typ Hiddensee segelt rund Hiddensee 30-Jahre Typ Hiddensee
- 20. bis 21. Sommersonnenwende mit Regatta nach Kühlungsborn
- 21. Regatta rund Oie-Ruden
- 21. Lauterbach: Regatta "Rund um den Vilm"
- 21. bis 29. Kieler Woche

Juli

- 5. 18. Zeesbootregatta im Saaler Bodden
- 5. bis 13. Warnemünder Woche
- 18. bis 27. Travemünder Woche
- 12. bis 19. Regatta der vier Ecken der südlichen Ostsee
- 25. bis 27. Landesfahrtenseglertreffen in Lauterbach
- 25. bis 29. DM der Ion (Ausrichter ASVzR)

August

- 7. bis 10. 13. Hansesail Rostock
- 8. bis 11. Classic Yacht Regatta Denmark in Svendborg
- 21. bis 24. XV Klassiker Regatten Laboe (Veteranenregatta)
- 23. bis 24. Landesjugendmeisterschaften (Greifswalder Bodden)
- 26. bis 02. allgemeine IDJüM (Saaler Bodden)
- 29. bis 31. Greifswald/Lauterbach: Regatta "Boddenetappen"
- 30. bis 31. 420-er Cup EM/WMA (Ostsee, YCWA)

September

- 6./7. Warnemünder Herbstdreieck
- 13. bis 14. Blaues Band der Warnow (Seekreuzer)
- 20. bis 21. Blaues Band der Warnow (alle Jugendklassen)

Oktober

- 3. Rostocker Senatorenregatta
- 4. bis 5. Messecup (Warnow, ROYC)
- 11. Absegeln ASVzR / WSC 75

November

Arbeitseinsatz, Herbst-Mitgliederversammlung

Vorwort des Vorsitzenden

Das vorliegende Jahresheft 2002 soll ein wenig von den Höhen und Tiefen des vergangenen Jahres in unserem Verein erzählen. Davon gab es natürlich wieder genug und besonders erfreulich ist, daß die „Tiefpunkte“ zum Jahresanfang alle recht bald vergessen waren.

Dazu ein kurzer Rückblick auf die Wintermonate 2002. Vergessen ist fast schon, daß zum Jahresanfang noch nicht klar war, ob der UNIVERSITAS – noch kein Jahr das neue Flaggsschiff des ASVzR – einen funktionstüchtigen Mast für die Saison haben würde. Ebenfalls „Schnee von gestern“ sind die Erinnerungen an größere Schweißarbeiten an den Stahlveteranen BUK und UNIVERSITAS II, die aber eher durch die mittlerweile recht lange Verweildauer dieser Boote im Verein verschuldet waren.

Nicht zuletzt hatte etwa die Hälfte des Vorstandes angekündigt, die doch beträchtliche Arbeit für den Verein aus beruflichen oder familiären Gründen nicht fortsetzen zu können.

Beträchtliche Aufgaben standen damit ins Haus, aber das Mastproblem der UNIVERSITAS wendete sich dank des vehementen Einsatzes von Skipper Paul und der schließlich unbürokratischen Schadensregulierung der Versicherung zum Guten, zum Herrentagtörn schwamm auch die UNIVERSITAS II schließlich im Wasser und nach etwa einer Stunde eindringlichster Suche konnte die Mitgliederversammlung endlich ein paar Verwegene in den neuen Vorstand wählen, der dann den Rest des Jahres offenbar eine Schonfrist von Neptun und Rasmus gewährt wurde.

Es hieß also Bahn frei für allerlei Kulturelle und sportliche Aktivitäten: Eine Menge runde Geburtstage waren zu feiern, nebenbei Sommersonnenwende (Kulturobmann), das Stiftungsfest (Aktivitas), das wieder zum wichtigen Bestandteil des Vereinslebens geworden ist, und natürlich An- und Absegeln (YELLAND, VAGABUND und UNIVERSITAS).

Mit der gewohnten Routine organisierte die „Regattamannschaft“ wieder die Wettfahrten der Piraten, Korsare, Finn-Dinghis und OK-Jollen zur Warnemünder Woche und ließ sich auch nicht von fast 30

zum Teil aus dem Ausland anreisenden Contenderseglern, die 2002 beim alljährlichen „Warnemünde Cup“ Premiere feierten, nicht aus der Fassung bringen. Lediglich mit einer stärkeren Beteiligung aller Vereinsmitglieder (und ein neues Motorboot) könnte ihre Freude über die gelungenen Veranstaltungen noch vergrößert werden.

Auch sportlich gab es einigen Anlaß zur Freude. Allen voran die UNIVERSITAS nahm sich vor, unser geliebtes Hexenhaus zu verschönern und „besorgte“ dazu u. a. die Pokale für den erfolgreichsten Teilnehmer an den „Warnemünder Dreiecken“ und den Preis für die beste Rostocker Yacht bei der Langstreckenregatta „Rund Bornholm“. Nicht vergessen dürfen wir auch die Erfolge unserer Jugend im 420.

Alles in allem folgte schließlich sogar das Wetter dem über das Jahr andauernden Aufwärtstrend und verschaffte uns einen hervorragenden Spätsommer. Hoffen wir, daß diese Gesamttendenz im Jahr 2003 ungebrochen anhält.

Rostock im April 2003

Christian Gocke

Herrentagstörn 2002

Das Vorspiel

Die Entzugserscheinungen, welche sich im Winter gezeigt hatten, waren durch das Ansegeln leicht gemildert. Nur ein längerer Segeltörn konnte die Auswirkungen der segellosen Zeit des Winters heilen. Wie jedes Jahr bot sich der freie Herrentag inklusive eines Urlaubstages sowie des anschließenden Wochenendes zum ersten längeren Törn an. Es war aber nicht alles wie jedes Jahr. Schon bei der frühzeitigen Planung des Zielortes ergab sich, das Klaus am Herrentag 60. Geburtstag hatte und viele wegen der dazugehörigen Feier die 4 möglichen Segeltage auf 3 bzw. das Wochenende reduzierten. Als traditionsbewußter Mitstreiter stellte sich Hansi mit der frisch getauften RIJO heraus. U2 wollte auch mit, schaffte aber wegen ungünstiger Witterung nicht, den neuen Farbaufbau auf das Schiff zu bekommen. Wir hatten auch noch einiges zu tun. Deshalb und um mir den langes-Wochenende-Stau zu ersparen nahm ich mir auch gleich noch Mittwoch und Montag für die Abreise frei. Früh holte ich Christoph ab und zusammen fuhren wir bunkern. Niels war unterwegs nach Stettin, unsere reparierten und neuen Segel sowie die neuen Polster abzuholen. Nach dem Bunkern bauten wir noch die Handläufe und diverse andere kleine Notwendigkeiten an. Bei Christoph's Vater, unserem 4. Mitsegler, wurde per Handy noch diverse Messingschraubengrößen geordert, die er auf der Herfahrt beim Baumarkt oder wo auch immer besorgen sollte. Soweit so gut, aber Niels ließ auf sich warten, und ohne Polster schlafen ist nicht gerade gut für den Schlaf und den Rücken. Zuerst einmal kam Sveni aus Hamburg an. Da er glücklicherweise Geburtstag hatte, gab es abends noch ordentliche Mengen Grillfleisch und Bier. Als störend erwies sich nur der ewig kläffende Bordköter des Kohledampfers, der sich aber mit ein paar Spritzern Bier vertreiben ließ. Und irgendwann gegen 10 Uhr abends kam dann auch Niels mit den neuen Polstern und Segeln. Die Polster wurden sofort eingepaßt und irgendwann ging es dann auch in die Koje. Am nächsten Morgen sollte es früh losgehen. Als Ziel war Rødvig auserkoren, und bis dort war es ein ordentlicher Stremel. Es war Ostwind angesagt, also Halbwind bis Anlieger.

Das Auslaufen, 1. Bordtag

Früh morgens kamen wir eigentlich ganz gut los, nur Niels war irgendwann verschwunden und kam nicht wieder. Er wußte doch, das wir einen langen Schlag vor uns haben und früh los sollten. Irgendwie war er auf die Idee gekommen, wir wollten noch gemütlich im Hörsaal frühstücken. Das haben wir sonst nie gemacht, zumindest wenn das Tagesziel etwas weiter weg war als Gedser oder Nysted. Um ihn etwas zu beschleunigen legten wir schon ab und sammelten ihn dann am Stegkopf auf. Gefrühstückt wurde dann im Sonnenschein auf der Warnow wo wir leider wegen Windmangel motoren mußten. Beim ehemaligen Yachthafen stellte sich beim Versuch, daß Groß zu setzen heraus, das die Segelmacherin den Kopf des Segels so verstärkt hatte, daß er zwischen Saling und Jumpstagspreize dicker war als die Keep, oder umgekehrt. Jedenfalls ging das Segel nicht hoch. Also, wieder runter das gute Stück und das Reservegroß gesetzt, in dem die „DDR“ vor der „1“ noch durchschimmert und unter der „DDR“ die Nähte des „GO“ noch zu erkennen sind.

Hinter den Molenköpfen konnten wir 20° auf Klintholm anliegen. Die Logge zeigte zeitweise über 4kn an, dann flaute es ab. Über UKW-Funk verbreiten die Dänen gale warnings (für alle, die des Englischen nicht oder nicht ausreichend mächtig sind „gale“ = „Starkwind“). Wir hatten fast Flaute und Sonnenschein pur. Aber der Wind frischte wie versprochen auf und schralte, wir konnten nur noch Nordkurs anliegen. Wind und Welle nahmen stetig zu, was Niels nicht ganz so gut verkraftete. Zum Schluß konnten wir nur noch 350°-360° anliegen. Unter den gegebenen Umständen entschloß ich mich, Rødvig sausen zu lassen und Gedser anzusteuern und von dort durch den Guldborgsund nordwärts zu segeln. Niels zeigte anfangs wenig Verständnis für diesen Entschluß, war mir später jedoch dafür dankbar. Also, Kurs 330° in Richtung Gedser.

Hinter der engen Durchfahrt kam hinter uns die RiJo auf und holte uns beim dem Anliegerkurs bald ein. Wie sich später herausstellte hatte Hansi sich gedacht, daß wir es uns nicht antun, beim dem Wetter gegenan zu knüppeln und auf RiJo hieß es dann auch 330° auf Gedser zu. Wir refften unser Groß und ließen die Genua stehen. Es ging gut zur Sache, ein kleiner

Holer war jedoch notwendig, um in den Sund zu kommen. Als Tagesziel legten wir Guldborg fest und heizten mit 6..7,6kn durch den Sund.

Vor der Brücke in Nykøbing lag RiJo wartend am Dalben. Als wir kamen machte sie los und wir kamen ohne Wartezeit und Kringeldrehen (!) durch die Brücke. Hinter der Brücke legten wir außen am Hafen an und machten erst einmal Mittag. Niels hatte irgendwelche Eßwaren, genannt „Peltemi“ (oder so ähnlich) aus Polen mitgebracht. Dieses wurde vom Skipper jedoch nicht als vollwertige Mahlzeit anerkannt und es gab dann noch etwas zu Essen. Dabei konnten wir beobachten., wie ein Russendampfer sich mit Tuschieren des Molenkopfes den Weg in den Hafen bahnte.

Abends fand dann die Party auf dem ziemlich zugigen Grillplatz in Guldborg statt. Da von Sveni's Geburtstagsparty noch viel Grillmaterial übrig war, kamen wir gar nicht dazu, unsere mitgebrachten Würstchen zu verbraten. Es war aber etwas traurig, zu acht zu feiern. Sonst nahmen mehr Yachten als diese Jahr Leute an diesem traditionellen Ereignis teil. Aber egal, es war ein toller Segeltag mit netten Leuten und die Party war zwar klein, aber gut. Ein Mitglied der RiJo-Crew versuchte, auf dem Grillplatz herumliegendes Wurzelwerk auf dem Grill zwecks Wärmegewinnung zu verbrennen. Dies mißlang, also setzten wir wegen des starken Windes die Party auf der geräumigen RiJo fort.

Der 2. Bordtag

Morgens stellten wir fest, daß im neu gebauten Sanitärgebäude jetzt Duschmarken zum Erhalt von warmen Wasser geopfert werden müssen. Da der Kiosk im Hafen noch nicht auf hatte und somit Duschmarken nicht erhältlich waren, duschte ich kalt. Christoph's Spruch dazu war: „Bleibt die Dusche heute kalt, sch...egal, stink ich halt.“ Das neue Sanitärgebäude ist übrigens auch mit Wäschetrockner ausgestattet.

Früh machte ich mich auf den Weg zum Købmand, um Postkarten und Tyrkisk Pepper zum Bereiten von Smø Grø zu machen. Derweil klaute Rasmus mein Badehandtuch, daß auf dem Großbaum zum Trocknen hing. Schon auf der letzten Herrentagstour hatte er mir in Guldborg mein Badehandtuch gestohlen.

Als Ziel für diesen Tag wurde Omø vereinbart. Die RiJo-Crew hatte telefonisch Kontakt mit der Zephir-Crew. Diese wollten sich ebenfalls mit

uns dort treffen, und zwar „außen rum“ durch Fehmarnbelt und Großen Belt. Vor dem Ablegen liehen sich die RiJo-Leute unseren Bootsmannstuhl, um ihre Takelage zu klarieren. Dann ging es los mit 2 Reffs im Groß und der Fock 4. Bei halbem bis raumen Wind ging es mit Geschwindigkeiten zwischen 6 und 7,6kn nach Omø. Um 17 Uhr machten wir neben der RiJo im fast leeren Hafen fest. Der ZEPHIR hatte es wegen dem Starkwind nicht geschafft. Im Hafen hatte die mit ausreichend Grillgut versehene RiJo-Crew schon den Grill im Windschutz hinter dem Sanitärgebäude in Gang gesetzt. Dort ging auch die Buddel mit dem am Morgen angesetzten Smø Grø rund. Die RiJo-Crew, die dieses auch als der „schwarze Tod“ bekannte Getränk nicht kannten, quitierten den Genuß mit einem regungslosen Blick, Hüsteln und gleichzeitigem Faust auf die Brust schlagen. Ein Däne kam mit seinem Gemüselaster quer über die Wiese gefahren und fuhr uns dabei fast über die Füße. Er erzählte etwas von „Deutscher Musik“, die es im Klubraum bei Fischereihafen geben sollte. Wir gingen allerdings früh schlafen, nur Niels guckte und hörte sich das an, was man hierzulande wohl eher als „Hausmusik“ bezeichnen würde.

Tag 3 – zurück nach Deutschland

Das Wunschziel am nächsten Tag war Nysted, die Ausweichziele Poel oder Fehmarn. Zuerst ging es mit schönem Halbwind und bei Sonnenschein südwärts durch den Großen Belt. Irgendwann überholte uns die RiJo und wir verabredeten uns in der Beelitzwerft auf Fehmarn, alles andere war zu weit weg. Als ich nach meinem kleinem Mittagsschläfchen wieder an Deck kam, war die Sonne weg. Und nicht nur das, undurchsichtige Regenwände, Schauerböen und schlechte Sicht machten das Segeln nicht mehr ganz so gemütlich und erschwerten die Ansteuerung Fehmarns, der sogenannten „Sonneninsel“. Haha! Im aufkommenden Gewitter schlugen die Blitze ringsherum um uns ein und Rasmus klaute mir meine Wollmütze. Leider hatte auch der Wind gedreht, so daß wir um einen Holer nicht herumkamen. Wäre ja auch komisch gewesen, wäre der Wind günstiger gekommen. Gegen 18 Uhr mußte Rudolpho ran und wir kreuzten dänisch. Später kam dann das Zentrum des Tiefs, der Wind schlief ein, der Regen nicht ganz. Wetter, bei dem man sich fragt, wieso

man so etwas freiwillig macht. Südlich von Orth, westlich der Brücke erstaunte uns ein Wetterphänomen. Auf der spiegelglatten Wasserfläche war ein riesiger dunkler Fleck. Ein Blick in die Karte sagte uns, daß dies nicht am Grund bzw. der Wassertiefe liegen könnte. Der Fleck bewegte sich langsam aus Osten auf uns zu. Als er uns erreichte, wußten wir, was es war: ein Windfeld bzw. eine Bö, der Lufttemperatur jedoch wesentlich höher lag als die „normale“ Temperatur. Danach ging es dann unter der Fehmarnsundbrücke durch und in den Hafen der Beelitzwerft, wo wir um 22.30 Uhr festmachten. Die RiJo war schon da. Aufgrund des Wetters und der fortgeschrittenen Stunde verzogen wir uns alle bald in die Koje.

4. Bordtag – zurück in die Heimat

Wegen der Windstärke 0 legten wir schon um 7.18 Uhr ab. Wobei auch die „Sonneninsel“ und ihre Bewohner nicht zum Verweilen einluden. Eine weitere Bekräftigung meiner negativen Meinung von diesem Eiland.

Zu der Windstärke 0 kam auch noch Nebel, der das Ganze noch etwas prickelnder machte. Eine halbe Stunde später hatten wir jedoch die Ansteuerungstonne des Fehmarnsund-Fahrwassers querab. Eine Stunde später kam etwas Wind auf, die Segel gingen hoch und Rudolpho konnte pausieren. Die Sicht lag bei einer Meile. Beim Fahrwasser nach Wismar kam sogar einmal die Sonne für eine halbe Stunde hervor. Wir segelten Halbwind bis Anlieger. Zwischendurch versuchten wir es einmal mit Angeln, aber erfolglos. Einmal kam eine Taube im Anflug auf die SHANTY, traute sich aber nicht so recht zu landen, obwohl wir extra versuchten, uns ruhig zu verhalten und sie nicht zu stören.

Um 17.45 Uhr ging dann in Gehlsdorf ein Herrentagstörn zu Ende, der uns 2 Tage lang Höchstgeschwindigkeitssegeln beschert hatte. Boddensegler Winfried (Christoph's Vater) erzählt immer noch von diesem Törn.

Gemeinsamer Törn mit dem ASViM

28.-31.05.2002

SY AURIGA mit Skipper Phillip Lohlein (ASViM)

Universitas II Jens Kurth

Christian Gocke

Francesco (ASViM)

Martin (ASViM)

(ASViM)

(ASViM)

Die Idee eines Verbandstörns war ja nun nicht neu (sie taucht auf jedem Aktiventreffen wieder auf, es mangelt ihr nur an jemanden, der die Organisation in die Hand nimmt und wohl auch ein wenig an Kommunikation zwischen den ASV).

Als mich nun im Januar letzten Jahres eine Email vom Takelmeister des ASViM, Cornelius, mit der Frage nach freien Schiffen erreichte, da sie zu Fronleichnam einen Törn nach Kopenhagen planten, für den sie mehr Interessenten hatten, als die zur Verfügung stehende AURIGA Kojen hat, sah ich das als einen guten Anfang. Nach Rücksprache mit Kiel, Greifswald und der UNIVERSITAS und nachdem abzusehen war, daß unser Boot bis dahin seetüchtig sein würde, stand zum Ansegeln fest, daß also die AURIGA mit acht Sportfreunden vom ASViM und die UNIVERSITAS II mit Jens und mir, sowie drei bis vier 'Binnenseglern' den Kopenhagentörn angehen wollten. Fronleichnam, den Begriff kannte ich noch aus meiner Jugend, war so eine Art zweiter Herrentag, der aber auf den Süden beschränkt ist. Jan aus Greifswald, der auch Interesse gezeigt hatte, mußte zu diesem Termin dann leider passen, da er keinen Urlaub bekam. Jens und mir ging es da besser.

Die Vorbereitungen hielten uns natürlich die ganze Woche auf Trab, immerhin schienen wir besser vorbereitet, als die AURIGA, die noch am Dienstag hoch und trocken bei YS Pohl stand. Nachdem dann auch unser neues elektrisches Gasventil eingebaut war, verabredeten sich Jens und ich für den Mittwochabend zum Bunkern. Leider wurde ich auf der Uni etwas aufgehalten, so daß ich erst um halb acht Jens vom Verein abholen konnte. Da wir allerdings am Donnerstag früh los wollten, mußte der Einkauf noch hinzubekommen sein (die Kassiererin im Real, bei der wir um fünf nach acht zwei volle Einkaufswagen für vier Tage mal sechs Segler vorschoben, die wir

in einer Viertelstunde zusammensammelten, hatte sich ihren Feierabend bestimmt anders vorgestellt). Jens blieb die Nacht an Bord, während ich noch mal nach Hause ging. Um acht Uhr am nächsten Morgen sollte es dann losgehen.

Für Jens war diese Nacht bereits schon um sechs zu Ende, nachdem ihn zehn übernachtigte Bajuwaren, deren Anreise über Nacht problemlos verlief, aus der Koje gerüttelt hatten. Dafür wurde er mit einem 'Weißwurstfrühstück' mit Weißbier und Semmeln entschädigt. Als ich dann eintraf waren alle bereits satt, hatten mir aber auch noch etwas aufgehoben.

Jens und ich drängten spätestens jetzt aufs Ablegen, wußten wir doch, daß mit unserem 'Blechnapf' der Weg nach Kopenhagen – auch wenn wir die Nacht durchsegeln würden – recht lange würde. Leider erfuhren wir, daß von Münchner Seite noch das geliehene Auto wegzubringen, die AURIGA zu holen und zu bebunkern war. Schließlich war es elf Uhr als wir mit der UNIVERSITAS II ablekten (da war die AURIGA noch nicht in Sicht) und halb eins bis für Sonntag ein neues Auto für die Rückreise der Münchner vorbestellt war (via Internet war's günstiger – dummerweise ist die UNIVERSITAS II auch im Jahr 2003 noch nicht online ...).

Bei westlichem Wind ging es dann unter Segeln die Warnow hinunter, bis zum Überseehafen hatte uns dann auch die AURIGA unter Motor eingeholt und zusammen ging es zwischen den

Molenköpfen hindurch bis Richtung Kopenhagen (die Hoffnung dort anzukommen war allerdings nicht so groß bei Jens und mir). Wie erwartet fanden wir dann auch wenige Meilen vor Warnemünde das Versteck der Mittagsflaute. Während Phillip mit der AURIGA schnurstracks auf Mönkslint zuhielt, gefiel uns weder der Gedanke das Fahrwassertrenngebiet mit zwei bis drei Knoten unter spitzem Winkel zu queren, noch den nagelnden Motor für solche Abenteuer zu Hilfe zu nehmen. Schließlich hatten wir Urlaub! Also hielten wir erst einmal auf Darßer Ort zu. Der Tag verging, ohne daß der Wind wieder zunahm und so verzog ich mich nach den obligatorischen 'Nudeln rot' zum Abendbrot in mein Koje für eine Mütze Schlaf, nachdem Jens die Hundewache gewählt hatte. Zu Schichtanfang machten wir dann aus, daß ich das FWTG erst mal nicht kreuzen würde, nach einer Begegnung mit einem recht groß geratenen Kümo motorten wir –mittlerweile dümpelnd – sogar noch mal ein Stückchen weiter unter Land. Entsprechend unaufregend verlief meine Wache, die Münchner übten ein wenig Kurshalten bei Nacht – bei unserem Kompaß natürlich direkt 'Level 2' für einen Anfänger. Ich ließ Jens bis drei Uhr in der Koje, bevor wir wechselten. Während der Freiwache

konnte ich trotz dem Gequietsche unseres Ruderlagers recht gut schlafen, was Jens mir offenbar besonders gönnte, denn er ließ mich bis acht Uhr in der Kojen liegen. Ihm war es besser ergangen, der Wind hatte aufgefrischt und war nach SW gedreht so daß er recht bald anlufte und Kurs auf den Grönsund nahm. Nach dem Frühstück liefen wir also in den Grönsund ein, nachdem Kopenhagen endgültig aussichtslos geworden war. Hier erwartete uns dann herrliches Sundsegeln mit Ansteuerungen von Landmarken, was den Binnenseglern natürlich mehr entgegen kam. Herrlicher Sonnenschein und guter Wind brachten die UII auf sechs Knoten Fahrt, so daß wir schnell vorankamen. Als Hafen für die Nacht schwankte Jens noch zwischen Femø und Vordingborg. Die Entscheidung nahm uns dann eine Gewitterfront ab, die über dem Smalandfahrwasser lauerte und gegen die wir wenig Lust hatten anzukreuzen. Die Ansteuerung von Vordingborg war dann etwas mulmig. Die Karte versprach Wassertiefen von mindestens 2,50 m, das Echolot sprach aber von weniger als zwei Metern mit abnehmender Tendenz. Nicht so schlimm, wenn mal kaum Fahrt im

Schiff hat, kann man ja auch mal aufbrummen, aber mit sechs Knoten ist es doch eher ungünstig. Die Entwarnung kam von Jens im Bugkorb: Das Kraut wuchs hier fast bis zur Wasseroberfläche, auch im Fahrwasser. Eine passende Erklärung, zeigte das Echolot doch zuweilen Tiefen von unter einem Meter an und normalerweise liegen wir mit 1,10 m schon fest.

Nachdem das Boot fest im Yachthafen lag, gingen Jens und ich erst mal auf Suche nach Brot und einem Geldautomaten. Mitten in der Stadt fing dann das Gewitter an und wir waren gezwungen, uns ein wenig mit den Immobilien der Umgebung zu beschäftigen (wir haben keine gekauft ...), während unsere Münchner Freunde ein wenig Schlaf nachholten. Als uns der Regen dann zum Schiff zurück gelassen hatte, wurde gewechselt. Stadterkundung durch die Bayern und Schlaf für die Fischköpfe. Nachdem das Gewitter dann gegen Abend durchgezogen war und alle wieder an Bord und wach waren (letzteres wegen ersterem, denn der Leierkasten, den einer unserer Mitsegler mitgebracht hatte, tönnte wieder die zwei bis drei bekannten Weisen...), wurde dann das Abendbrot geplant. Wie in jedem dänischen Bootshafen gibt es natürlich auch in Vordingborg eine schöne Grillecke, und da wir uns mit allem eingedeckt hatten, war die Frage, was es geben sollte schnell geklärt. Mit festem Boden unter den Füßen schmeckte den Südländern auch das Bier wieder besser, dem sie auf See wegen des hohen Salzgehaltes der Luft Mineralwasser vorzogen. Nachricht gab es am Abend von der AURIGA. Sie hatte Kopenhagen erreicht.

Das Ziel für den Samstag war schnell gewählt, da am Sonntag keine große Tour übrig bleiben sollte, wollten wir am Samstagabend in Gedser sein. Die Route festzulegen war nicht so einfach, als Alternativen stand der Weg rechts um Falster herum durch den Guldborgsund oder links herum, wie wir gekommen waren. Die Entscheidung fiel am nächsten Morgen dann doch recht schnell, denn obwohl beide Wege etwa gleich lang sind und der Weg um die Ostküste Falsters bedeutete, die gleichen Küsten des Vortages zu sehen, hatte keiner so recht Lust, die notwendigen 15 Meilen gegen einen doch recht kräftigen Westwind ins Smalandfahrwasser aufzukreuzen. So ging es wieder bei herrlichem Sonnenschein und Badetemperaturen auf Vorwindkurs wieder in Richtung Grönsund. Wieder mit sechs bis sieben Knoten unterwegs wäre allerdings nur Wasserskifahren möglich gewesen und so beließen es alle beim Sonnenbaden. Auf dem Lernprogramm unserer Freunde stand damit an diesem Tag die Halse. Erst nachdem am späten Nachmittag Gedser Riff umschiff war kam dann als Kontrastprogramm die Wende hinterher. Das Anlegen in Gedser mußte dann natürlich aufgrund des Windes zügig von statten gehen. Jens suchte sich die 'SHANTY-Box' aus, mußte allerdings feststellen, das es auch Boxen gibt, wo wir nicht hineinpassen. Da wir nicht die Nacht eingeklemmt zwischen den Dalben verbringen wollten, suchten wir uns eine andere Box. Im Laufe des Abends liefen dann noch die richtige SHANTY (auf Wochenendtörn) und später auch noch die AURIGA ein. Diese war morgens früh, nachdem sie eine kurze Nacht in Kopenhagen verbracht hatten, wieder losgesegelt und kam als Dehler 39 natürlich bei dieser Brise kräftig ins Rennen. Da hätten wir nur hinterher schauen können (na ja, dafür haben wir eben kein Boot 'von der Stange'). Verbandsbrüderlich wurden die letzten Biervorräte aufgeteilt, die allgemeine Müdigkeit auf der AURIGA führte dazu, daß dieses Boot den Schlafenden vorbehalten war, während sich unser Cockpit nach und nach füllte, denn sowohl wir, SHANTY und die AURIGA mußten die Erlebnisse vom Wochenende schnellstmöglich austauschen. Da das Mietauto am Sonntag bis Mittag abgeholt werden mußte, beschlossen zwei unserer Münchner Freunde, am Morgen die Fähre zu nehmen, da es für die UII relativ aussichtslos war, bis dahin in Rostock zu sein. Phillip mußte am Montag wieder arbeiten, und trieb seine Crew dazu um sieben abzulegen, die restlichen vier bei uns an Bord gingen es etwas gemütlicher an. Als wir schließlich ablegten, hatte der Wind komplett gedreht, kam jetzt aus Nordwest und drehte weiter auf Nord. Also Spinnakerkurs! Viel war nicht mehr übrig vom der doch recht kräftigen Brise am Vortag und so war es das richtige

Wetter mal den von der 'alten Lady' geerbten Starcut auszuprobieren. Also ging der Lappen hoch, das Boot nahm Fahrt auf, der eigentlich etwas achterlich einfallende Wind kam auf einmal etwas vorlicher als halb, der Spibaum ging runter bis zum Bugkorb und die Blase hing zwanzig Zentimeter über dem Wasser. Fast fünf Knoten bei so wenig Wind. Das Ding beeindruckte uns, nicht zuletzt weil der Steuermann auch nicht viel mehr als dieses grünorangene Tuch sehen konnte. Selbstverständlich schien auch an diesem Tag die Sonne und mit dem entsprechenden Seewind direkt im Rücken und dem Starcut entsprechend höher weit vor dem Boot rauschten wir am Nachmittag in Warnemünde ein. Kein Vergleich zum Auslaufen.

Beim Anlegen in Rostock wurden wir schon erwartet, die AURIGA war schon einige Stunden da, und Phillip mit seinem Auto und einigen Insassen auch schon losgefahren. Der Rest half uns beim Klarieren und räumte das Gepäck (inklusive Leierkasten) aus dem Boot ins abgeholt Mietauto. Dabei gingen sie so gründlich vor, daß sie Jens Rucksack auch gleich mit einpackten. Der kam dann per Post zurück. Nach der Verabschiedung von unseren Freunden, die noch eine weitere lange Reise vor sich hatten, waren Jens und ich schon wieder alleine auf dem Boot. Fazit: Kopenhagen wurde nicht erreicht, trotzdem einen gemeinsamen Abend mit allen in einem Hafen (Gedser) gefeiert und dazu ein ausgezeichnetes Segelwochenende erlebt. Auch den Münchnern hat es sehr gut gefallen. Fortsetzung offen.

Christian



*"Manchmal glaube ich, daß dein Vater nicht der Navigator ist,
für den er sich hält..."*

Die SY UNIVERSITAS beim Zieleinlauf der VOR 60 Yachten

Nachdem im letzten Jahr der Mast gebrochen war und wir uns im Winter lange um einen neuen gekümmert haben, wurde nun mindestens ein Traum wahr.

Am 1. 6. 2002 wurde die UNIVERSITAS nach Aabenraa überführt, um dort den reparierten alten Mast gegen einen neuen auszutauschen. Während der Woche Liegezeit im dortigen Hafen hat die Firma „Nordic Mast“ ganze Arbeit getan und uns einen schönen neuen Mast zusammengebaut. Am Freitag war es dann soweit, gegen 15 Uhr kam ein Lieferwagen mit einem sehr langen Hänger und darauf unser Mast.

Wir haben gleich abgeladen, die Backstagen noch angebaut, alle Sicherungen überprüft und dann ging es auch schon los. Das zweite Mal in diesem Jahr Mast setzen. Da wir ja schon Übung hatten, ging das auch recht schnell. Nur das Einstellen der Wantlänge hat sich ein wenig hingezogen. Gegen 21.00 Uhr lagen wir wieder in der Box. Dann gab es Grillgut, sogar eine Torte, weil Anne Geburtstag hatte.

Nächsten Morgen gegen halb 9 Uhr Aufbruch Richtung Kiel über Sonderborg. Das war für einige von uns das erste Wiedersehen mit dem alten Heimathafen der UNIVERSITAS.

Nachdem wir um 11.40 Uhr durch die Brücke sind und im Schiff alles wetterfest gemacht hatten, konnte es dann mit einem Anlieger bei 4 Bft. nach Kiel gehen. Wir hatten super Sonne und sind mit 6 Knoten doch recht schnell vorangekommen.

Eigentlich wollten wir noch einen alten ASVer in Glücksburg besuchen, aber da wir schon am Nachmittag in Kiel unser neues Großsegel abholen sollten, waren die 32 Meilen Umweg zuviel. Wir werden diesen Besuch aber nachholen.

Gegen 18.30 Uhr waren wir dann in Kiel und schon die letzten Meilen wurde es immer voller in der Förde. Zum Glück sind wir ASVer und können uns auf einen Liegeplatz im ASV in Kiel freuen. Diesmal lagen wir sogar in der PETER-Box, denn der war als Weltumsegler von der Stadt in den VIP-Hafen eingeladen worden. Kaum angekommen konnten wir das neue Großsegel in Empfang nehmen und noch einen kleinen Schlag auf die Kieler Förde tun. Vor dem Ablegen haben wir das Segel und den Mast mit einem Schluck Sekt begossen. Dann ging es los und man muß immer wieder sagen, es ist ein tolles

Gefühl, mit der UNIVERSITAS zu segeln, gerade jetzt, wo sie nach der langen Winterarbeit mit dem neuen Material so schön aussieht. Und das sie sehr gut segelt braucht man eigentlich nicht zu erwähnen.

Jetzt haben wir auf jeden Fall wieder weniger Ausreden.

Abends sind wir noch zum PETER VON DANZIG gegangen und haben uns auf ein Bier einladen lassen. So ging der Abend in lustiger Runde zu Ende, für den Einen früher, für den Anderen später. Auf alle Fälle merkte man, wie die Spannung stieg, denn am Sonntag gegen 12 Uhr sollten die VOR Yachten kommen.

Am Morgen dann die Gewißheit, sie kommen später, so gegen 18.30 Uhr. Das ließ uns Zeit, ordentlich auszuschlafen und noch eine schöne Runde über die Kieler Förde zu drehen. Unterwegs haben wir uns einige kleine Duelle mit anderen Schiffen geliefert, die die Gemüter immer wieder erheiterten. So verging der Tag recht schnell, es gab ganz tolle Yachten zu entdecken, vom sehr gepflegten 8er bis zur MAXI-Yacht NEW ZEALAND ENDEVOUR. Am Ende unsere Runde sind wir mit halbem Wind unter unserem ILLBRUCK-Spinnacker über die Ziellinie gesegelt, kurz bevor das Gebiet darum gesperrt wurde. Unser „Zieleinlauf“ wurde vom Sprecher kommentiert: „Achtung! Achtung!, das ist jetzt nicht die ILLBRUCK. Hat aber Spaß gemacht. Auch die Gäste der ILLBRUCK-Challenge ließen sich nicht lumpen und winkten ausgelassen zu uns rüber. Sie hatten auch allen Grund dazu, denn nicht viel später kamen die Yachten und es war abzusehen, das die ILLBRUCK den Gesamtsieg für sich verbuchen konnte. Über die 123 Tage hatten wir ordentlich mitgefiebert.

Wir bargen also südlich der Ziellinie die Segel und suchten uns eine gute Position für den Zieleinlauf. Paul, unser Skipper, übernahm das Steuer und motorte langsam nach Norden.

Kurz nachdem alle Vorbereitungen abgeschlossen waren kam die DIJUCE in Sicht, das heißt, die Hubschrauber über ihr. Wir besetzten die Salinge 1 und 2 und fieberten dem Zieleinlauf entgegen. Und es passierte etwas!! Die vielen tausend Schiffe, die vorher auf der Kieler Förde kreuz und quer herumfuhren richteten sich aus und kamen wie eine 500 Meter breite Wand auf uns zu. Wir reihten uns ein und motorten ein Stück mit den Massen mit. Leider war die DIJUCE trotz der vielen Schiffe einfach zu schnell, vielleicht um die 10 kn. So haben wir uns zurückfallen lassen und dann war auch schon der Hubschrauber über der ILLBRUCK zu sehen. Alle Motorboote gaben Gas und sausten auf die Förde. Wir, die wir noch im Mast saßen, konnten da am Horizont schon einiges auf uns zukommen sehen. Die Förde war wie festes Land, ab 150

Meter Entfernung war kein Wasser mehr zu sehen und das fast bis zum Horizont. Was vorher bei der DIJUCE schon beeindruckend war, vervielfachte sich nun. Die Massen an Schiffen kamen auf uns zu, wir lagen direkt auf dem Kurs der ILLBRUCK. Vor ihr ein großes Küstenwachtschiff, das mit dem Nebelhorn den Weg freimachte, es reichte aber nur für einen Pfad von der Breite der ILLBRUCK. Um den VOR 60 herum eine Dreierreihe – Motorboote, die Segler und Ausflugsdampfer. Damit auch alle dranbleiben konnten fierte die Crew der ILLBRUCK die Segel, das ganze Feld konnte die 6 Knoten halten. Wir auf dem Mast wurden ordentlich durchgeschüttelt, schließlich stand fast eine halbmeterhohe Kreuzwelle von den ganzen Begleitschiffen und von oben konnte man auch gut sehen, wie eng es immer mal wieder war. Vor und hinter uns meistens nur 2 Meter Platz, an der Seite nur einer, da hatte Paul ordentlich was zu steuern. Ich glaube, daß er von diesen ersten beiden Zieldurchgängen auch nicht so viel mitbekommen hat. Dafür hat uns die Crew der ILLBRUCK gesehen, uns zugewinkt, wir waren ja auch nur 20 Meter weit weg und immerhin 5 Leute saßen in den Salingen, um sie willkommen zu heißen. Je näher es in Richtung Ziel ging, um so lauter wurde es, man hatte das Gefühl direkt vor einem Nebelhorn zu sitzen. Kurz vor dem abgesperrten Bereich um das Ziel wurde es immer enger, weil die Polizeiboote sich querlegten um so diesen Bereich freizuhalten. Es gelang ihnen aber nur teilweise, nach 2 Minuten mußten sie sich geschlagen geben, weil die nachrückenden Schiffe doch allzu dicht zusammenlagen. Wir haben uns schon kurz vorher ein wenig von der Mitte des Pulks wegbewegt und freigehalten.

Nun ging es langsam weiter zum ASV, die einen wollten absteigen und wir hatten noch den Weg nach Rostock vor uns. Der Wind kam aus Ost und blies mit 2 Bft, so daß die 80 sm doch eine lange Strecke waren. Gerade als wir angelegt hatten, kam die SY WALROSS III des ASV zu Berlin und wollte sich neben die PETER-Box legen, um dort die Woche über liegen zu bleiben. Also mußten wir wieder los und uns bei denen längsseits legen. Dann noch einige Minuten warten, bis ein Beiboot zum Landtransfer klar gemacht wurde und schon konnten die Mannen von Bord, um die Örtlichkeiten aufzusuchen.

Aus unserer halben Stunde Liegezeit wurde dann eine Stunde, aber komischerweise tat sich im Zielgebiet der VOR nichts. Als wir Richtung Rostock lossegelten, liefen die nächsten 3 Yachten ein, die Mädels erstaunlicherweise auf dem 4. Rang, vor der AMER SPORTS ONE. Dieses Dreierfeld sahen wir uns noch unter Motor an, dann gingen die Segel hoch und die UNIVERSITAS segelte wieder auf die Ostsee. Am Ende der Kieler Förde kamen auch die letzten 3 Yachten des VOR Feldes. Wir segelten ihnen

entgegen und empfangen sie jeweils mit lautem Tröten und Winken. Die Crews waren aber scheinbar ein wenig geknickt, denn so richtig enthusiastisch reagierten sie nicht. Aber trotz allem haben alle 8 Schiffe eine riesige Leistung erbracht, unter den harten Bedingungen um die Welt zu segeln.

Langsam wurde es dunkel, wir aßen noch gemeinsam Abendbrot, teilten die Wachen ein und jeder begann seinen Gedanken zu diesem Erlebnis nachzuhängen. Der Wind blies stetig so, daß wir uns innerhalb von 4 Stunden immer an den 90° Kurs annähernten, leider schon nahe zum Land waren, dann wendeten und entweder nach Norden oder Süden weitersegelten. Dank der konstanten 6 Knoten Fahrt kamen wir unserem Ziel näher. Morgens konnten wir ein wenig von der Sonne sehen, aber eigentlich blieb der Himmel immer grau und es wurde nicht richtig hell. Querab von Nienhagen kam dann auch noch ein Gewitter, es blieb aber zum Glück über Land, nur der Regen hat uns voll erwischt und die Wellen plattgedrückt. Nach einer Stunde ging der größte Teil des Windes, aber auch der Regen. So blieb uns nichts anderes übrig, als Vorsegel weg und Motor an. Gemütlich tuckerten wir Richtung Warnemünde und dann die Warnow runter. Es wurde bald 17 Uhr.

Am Steg festgemacht, brachte uns ein findiger Mensch ein Bier, um mit dem Empfangskomitee und uns auf das neue Groß und den neuen Mast anzustoßen. Abends galt es dann noch vor dem Schifferrat die neuesten Ereignisse zu schildern, aber ich denke, daß wir unter dem Eindruck des Wochenende nicht ganz das erzählt haben, was der Schifferrat hören wollte.

Viel zuviel über den Zieleinlauf und zu wenig über den neuen Mast...

Nun wollen wir mal hoffen, daß in 4 Jahren das Volvo Ocean Race wieder stattfindet und Kiel wieder der Zielhafen sein wird (oder gar Warnemünde), dann können wir das alle noch einmal erleben.

Michael Heitner

Trainingslager der Yxilons: Eine echte Schnapsidee

Beteiligte:

Stefan Claus, Ralf Fitzer, Stefan August, Christina Klünder, Ulrike Scheuermann, Regina Dahlhaus

Alle Dinge haben einen Anfang und dieser Anfang war ein geselliger Abend mit lauter Musik, reichlich Nahrhaftem vom Grill und noch mehr Freibier vom Faß nach den Wettfahrten zur Deutschen Meisterschaft in Berlin. Christina und ich schnackten, soweit es die Musik gestattete, ein bißchen über dieses Jahr und das nächste, die "Europameisterschaft" der Yxis in Österreich, die Meisterschaft im ASVzR, und waren eigentlich ganz zufrieden mit unserer kleinen Welt, nur, wenn wir die Sache etwas genauer betrachteten, es führte kein Weg daran vorbei, daß ein bißchen mehr Training uns wahrlich Not täte, besonders in Anbetracht der DM nächstes Jahr auf unserem Heimrevier. So schlug ich vor, doch bei Gelegenheit mal Stefan Claus und Ralf Fitzer zu fragen, ob sie nicht bereit wären, vielleicht an einem der Mai-Feiertage nächstes Jahr mit uns zu üben. Doch noch bevor ich meine Bedenken über die rechte Gelegenheit loswerden konnte, hatte Christina Tapsi auch schon im Blick: "Ich geh' ihn jetzt fragen!" Und damit nahmen die Dinge ihren unaufhaltsamen Lauf....

14 Tage später begab ich mich also auf die Reise von Magdeburg zum nördlichsten Ende des Schweriner Sees, wo der Punkt auf meiner MVP-Karte versprach, daß Hohen Viecheln zu finden sein sollte, indes, es wurde eine Weltreise, denn selbst ein Punkt auf der Karte ist manchmal zu groß, um etwas Bestimmtes dort zu finden und ich brauchte drei Anläufe, bis ich endlich den Weg zu dem Verein am See fand, nicht zu vergessen, daß ich einen Weg, der nicht breiter als unsere Slip, aber wesentlich steiler als die 100-Männer-Brücke ist, rückwärts mit dem Trailer wieder hinauf durfte; mein Auto bedankte sich mit einem qualmenden Motor. Doch Ende gut, alles gut, dachte ich jedenfalls, als ich dann wenig später auf dem Gelände des Segelverein Hohen Viecheln ankam und mich mit einem frischem Steak vom Grill trösten konnte und Boot im Dunklen aufbauen trainiert bekanntlich das rechte Gefühl für seine Bedienung. Nachdem ich noch Uli vom Bahnhof abgeholt hatte, konnte es so gut wie losgehen, losgehen?

Oh ja, das ging es, am nächsten Morgen, mit satten 0,5 Windstärken in Böen und Stefan und Ralf ganz in ihrem Element, aber immerhin hatten wir bis zum

Mittag die grundlegenden Dinge zum Trimm des Bootes geklärt und besprochen, wie wir mit Ralfi starten üben sollten. Soweit so gut, aber dann, oje, kam Ralf die Idee, mal bei Ulrike und mir mitzufahren und meine Art, Pinne und Schot zu halten, war wohl nicht so ganz die wissenschaftlich exakte und na ja, anschließend war ich froh, wenn ich bei einer Wende nicht unter einem Halbwindkurs ankam oder dank unlösbarer Verknotungen irgendwo im Wind versauerte. Mindestens 100 Wenden später, so kam es mir jedenfalls vor, klappte endlich gar nichts mehr und ich kapitulierte vor der Macht der Gewohnheit. Vielleicht sollte ich mit meinen Katamaran-Wenden doch besser Tornado segeln...

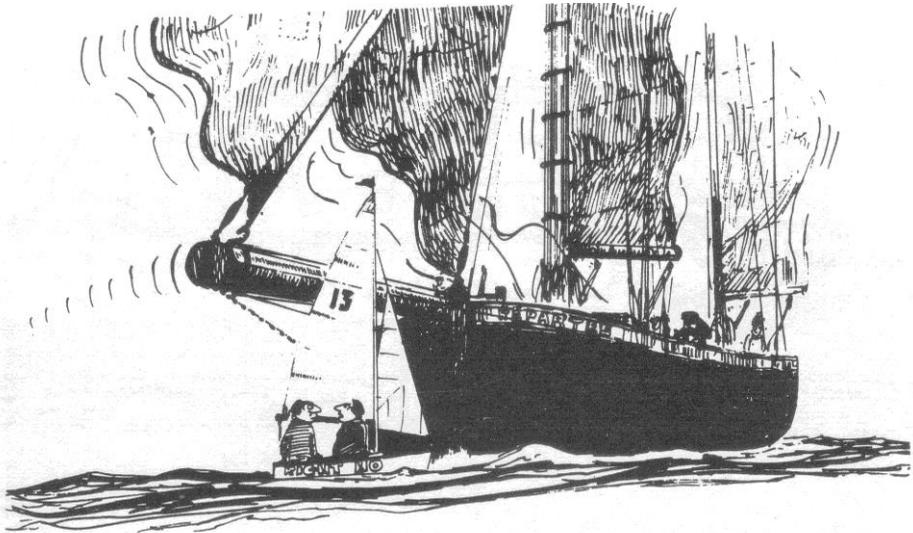
Zurück an den Steg gingen wir als nächstes, bewaffnet mit Zettel und Bleistift, das Halsen an und die 1 000 000 – Gummipunkte-Frage für Ulrike und mich lautete natürlich: Wer tut wann welchen Handgriff. Schade, daß es keine Euro-Frage war. Es folgte die Praxis; von Ralf bis fast zum anderen Ende des Sees (in die Wüste) geschickt, während er sich zu weniger schweißtreibenden Beschäftigungen aus dem Staub machte, hieß es fortan Spi rauf, Halse, Spi runter, Spi rauf, Halse, Spi runter... warum nur, warum nur ist dieser Schweriner See so endlos lang??? Christina und Stefan A. badeten längst im kühlen Naß, als Uli und ich endlich im Zielgebiet eintrafen, doch irgendwie beschlich uns das Gefühl, wir hätten da noch etwas zu tun, also verzichteten wir (heldenmütig) auf die Erfrischung und machten uns postum auf den Rückweg, diesmal allerdings unter Schwungwenden. Eine Schweriner See Länge Wenden später konnten wir auch den ersten Erfolg verbuchen: die überaus widerspenstige Spreizlatte des Großsegels produzierte nun nicht mehr nach jeder Wende einen Gegenbauch, sondern klappte sogar auch bei diesem stürmischen Windhauch mit um. (Am nächsten Tag attestierte uns sogar Ralfi, daß wir zumindest keine Fahrt in den Wenden verlören –welch ein kolossaler Erfolg!)

Irgendwann kamen wir auch tatsächlich wieder am Steg des Segelclubs Hohen Viecheln an, wo wir bereits von Niko Naumann und seinem Freund Marius erwartet wurden, natürlich konnte Niko es nicht abwarten, in das nächste Boote zu springen, und sei es auch eine Ion, um eine Runde zu segeln, sehr zu meinem Leidwesen; Ulrike hingegen konnte es sich derweil (wenn ich nicht so ein selbstloser Mensch wäre, wäre ich in diesem Moment ganz sicher grün vor Neid geworden) schon an Land gemütlich machen. Aber irgendwann verschwand auch der letzte Windhauch vom Schweriner See und irgendwann waren wir wieder an Land zurück und, irgendwann nicht so viel später, wenn

mich meine Erinnerung nicht täuscht, waren wir im Bett verschwunden, zwar fand noch irgendsoeine Festivität statt, doch die Musik störte nicht zu sehr. Der nächste Morgen begann mit einem gemütlichen Frühstück, gefolgt von erneuten Startversuchen mit nachfolgendem Match-Race und das Unglaubliche geschah, sei es nun dank Ullis gutem Gefühl für die optimale Bootslage, dank einigen Privatböen für uns oder dank beidem, wir sahen uns mit einem Mal am Ende der Kreuz vorne. Freilich rückte uns Stefan auf dem Spikurs bald wieder auf den Pelz und in einem günstigen Moment pirschte er sich kurz vor dem Ziel hinter uns vorbei nach Luv hinüber, doch diesmal zahlte sich mein übergewichtiges Boot aus und wir schoben uns nach einer hektischen Spibergung mit Knoten im selbigen und einer Zielkreuz von einer halben Bootslänge mit 10 cm Vorsprung auf Stefan und Christina an Ralfi vorbei.

Ende gut, alles gut.

Fortsetzung folgt: voraussichtlich Ostern 2003 (Ankündigung unter xy-class.de)



"Ich weiß nicht ob er dein 'Raum!' gehört hat.
Aber ich bin ziemlich sicher, daß er dein 'Vollidiot!' verstanden hat."

Rund Seeland 2002

Für den 1. Part des Törns war die Stammcrew Schietke/Rickert/Boelcke anvisiert. Als Gast für das erste Wochenende war Rickert Nr. 2 (Niels Bruder Jens) geplant. Sonnabend Vormittag wollte ich mit Christoph Bunkern. Ich war Freitag schon angereist und schlief an Bord. Clevererweise habe ich mein Brot zu Hause vergessen, so daß ich nichts zum Frühstück hatte (das Brot wies bei meiner Rückkehr nach 3 Wochen keinerlei Spuren von Schimmel auf, ein Beispiel für die Leistungsfähigkeit unserer chemischen Industrie!). Egal, ab ins Auto und nach Groß Klein, Christoph den Autolosen abgeholt und im Ostseepark erst einmal etwas essen. Vorher bin ich kurz noch bei Anne ran, um ihr die Fotos vom Kindersegeln zu bringen. Anne war zwar nicht da, aber ihre Eltern luden mich noch zum Frühstück ein. So konnte ich statt im Schnellimbiss schön auf der Terrasse im Garten frühstücken.

Danach holte ich Christoph ab und wir bunkerten Futter und Getränke und was man sonst noch so braucht für 2 Wochen Segelurlaub. Niels und sein Bruder kamen auch bald, so daß es um 13.25 Uhr „Leinen Los!“ hieß. Wegen zuwenig kostenloser Antriebsenergie mußte Rudolpho bis zu den Molenköpfen paddeln. Danach hatten wir einen Anlieger auf Gedser, jedoch schlief der Wind ein. Vor der Seebrücke Graal-Müritz nutzte Niels das sofort zum Baden. Das Wasser war dort so klar, daß man bei 6,5m noch den Grund erkennen konnte. Wir überlegten, was wir machen sollten. Bis Gedser kommen wir im Hellen nicht. Die Nacht vorm Darß ankern? Und wer soll Ankerwachen gehen. Motoren? Muß nicht sein! Durchsegeln und Wachsystem fahren? Klang schon besser. Jens und ich nahmen die Wache ab 21 Uhr und ab 2Uhr waren dann Christoph und Niels dran.

Als ich dann früh aufstand hatte der Wind aufgefrischt und geschralet. Die Sonne war weg, wir hatten einen Anlieger und machten gute Fahrt. Christoph erzählte, daß vorm Darßer Ort ein Unterwasserkabel die Schiffselektronik durcheinander gebracht hatte. Sie hatten eine halbe Stunde keine Anzeige. Danach stand „Maximum Speed“ auf sage und schreibe 19,1kn!

Vor Møøn sammelten wir noch einen Wasserball auf, der bei der Windrichtung von Bornholm gekommen sein muß. Beim Segeln gab es noch interessante Gespräche mit Niels Bruder, der als Russischdolmetscher beim BKA in Berlin arbeitet und dort mit der Russenmafia zu tun hat. Er meinte, er hätte öfter mit Leuten zu tun, die „innerhalb weniger Jahre zu Millionen gekommen sind“. Leider hat er uns keine Tips gegeben, so daß wir weiterhin Tag für Tag zur Arbeit müssen. Møøns Klint hatten wir um 9.35 Uhr querab und um 13.15 Uhr waren wir fest in Rødvig.

Im Museum war leider nur ein älterer Fischer, der mich nicht kannte und ich ihn auch nicht. Ich habe ihm trotzdem noch eine Bedienungsanleitung für die alte „Forelle“ gegeben. Im Hafen fielen sofort 2 Dinge auf: 1. waren die üblichen Grills nicht mehr auf der Mole, dafür standen aber 4 schick restaurierte Nimbusgespanne dort, so richtig mit Vierzylinder-reihenmotor, Kardanantrieb und offenliegenden Nockenwellen. Niels zog es natürlich wieder zum Fischer, um Räucherkrabben zu kaufen. Die Pulerei war allerdings recht mühselig. Und es ging noch an den Strand zum Baden. Da Jens früh los mußte, wurde der Abend nicht lang.

3. Tag

Jens verließ uns in der Frühe, um per Bus, Fähre und Bahn zurück nach Berlin zu fahren. Wir hielten uns auch nicht lange auf und liefen mit Zielhafen Kopenhagen aus. Der Himmel war noch bedeckt, als wir einen kurzen Holer zu den Klippen von Stevens Klint machen mußten. Anschließend konnten wir Kopenhagen anliegen. Die Sonne kam auch bald hervor und ließ uns die Rauschefahrt bei einer strammen Brise

genießen, die uns noch durch nicht unwesentlichen mitlaufenden Strom verstärkt gen Kopenhagen führte. Vor der Einfahrt vom Lynettelybøt-Fahrwasser konnten wir die monumentalen offshore-Windkraftanlagen bewundern, zwischen denen Yachten sich eigentlich schon nicht mehr als Spielzeug ausnahmen.

Im Yachthafen Langelinie, der unser erster Anlaufpunkt war, bekamen wir den vorletzten Liegeplatz. Durch unsere geringe Breite hatten wir im Hafenbecken auch keine Probleme. Im Langelinieyachthafen wird die Havnepenge nach Breite bezahlt. Das paßte uns gut. Der Hafenmeister fragte nur erstaunt noch einmal nach, nachdem wir ihm die Schiffsbreite mit 2,30m angegeben hatten. Im Hafenbecken schwammen zwischen Seegrasbüscheln Mini-Hornhechte von vielleicht 5..7 cm Länge und fingernagelgroße Plattfischbabys umher.

Abends kamen dann Mikael, Gry und Ernst. Zur Begrüßung gab es ein Rostocker Pils, ein Bier aus der Stadt, wo Mikael das Biertrinken gelernt hat. Ein Smø Grø wurde von Ernst mit den Worten: „Ahh, der Schwarze Tod.“ abgelehnt. Wir zogen dann zu sechst los.

Als wir zum Amalienborg-Platz kamen, dort wo die bärenfellmützigen Fotoobjekte für Touristen rumstehen, traf Ernst einen Bekannten. Er war von Beruf Paparazzi und stand mit seinem Auto am Hintereingang vom Palast. Nach seinen Informationen sollte der Prinz kommen.

Er kam, aber durch den Vordereingang. Wir standen gerade auf dem Platz und besprachen das weitere Vorgehen, als ein Geländewagen mit Fahrrad am Heck und ein Pkw herangerauscht kamen. Die Bärenfellmützen wirbelten durch die Gegend, rissen das Tor auf und der Prinz entschwand unseren Blicken.

Nichtsdestotrotz kehrten wir nach einem kurzen Bummel im RizRaz ein, wo unser Wiedersehen bzw. Kennenlernen mit Mikael und Gry gefeiert wurde.

4. Tag – Sightseeing in Kopenhagen

Am letzten Abend hatten wir uns mit Mikael zu 12 Uhr zum Stadtrundgang mit Führung durch einen „Eingeborenen“ verabredet. Also war vormittags noch etwas Zeit. Niels war irgendwohin

entschwunden, also nutzte ich mit Christoph die Zeit zu einem Gang entlang der Langelinie zum Schiffegucken. Noch im Yachthafen hörten wir die Sirene eines der nördlich von uns liegenden Kreuzfahrers. Christoph erkannte das sofort als Generalalarm. Und tatsächlich, dort wurde das Ausbooten mit den Rettungsbooten geübt. Weiter entlang der Langelinie lag zuerst ein Brasilianisches „Schutzblech“, dann kam eine eigenartige Motoryacht, militärgrau lackiert, keinen Namen, sondern nur eine taktische Nummer. Der Flagge nach zum britischen Empire gehörend, dem Heimathafen nach Südafrika (so meinte Christoph). Gebaut bei Lürssen (ein Techniker im weißen Overall, angereist in einem Kleintransporter mit Bremer Kennzeichen) war auf dem Deck zu sehen. Trotz des militärgrau war alles vom feinsten, sogar die Crew zog sich die Schuhe aus, bevor sie auch nur die Gangway betrat. Weiter kam noch ein holländischer Dreimaster und schon waren wir bei Nyhavn angekommen. Zurück zur SHANTY ging es dann weiter landeinwärts, dort hatten ich mit Christoph am letzten Abend ein interessantes Nautiquitätengeschäft entdeckt. Das Glashütte-Chronometer für 27.000 DKr war leider etwas zu teuer für meine Reisekasse.

Auf dem Rückweg besorgten wir uns noch 2 dieser Gegen-20DKR-Pfand-Ausleihfahrräder für Touri's. Sie sind simpel und robust, mit Werbung verziert und meistens nicht in Ordnung. Wir ergatterten zwei leidliche Exemplare und machten uns auf in den Yachthafen. Pünktlich kurz nach zwölf kam Mikael und es ging los. Zuerst einmal zur Marmorkirche. Kulturbanause Christoph interessierte verständlicherweise ein davor stehendes altes Porsche-Cabriolet mehr.

Bei der weiteren Fahrt durch Kopenhagen erwies sich Mikael's Fahrradwerkzeug als äußerst hilfreich, denn bei meinem Fahrrad sprang die Kette ab. Eklig, mit Kettenfett an den Fingern durch die Gegend zu radeln. Aber in einem schönen Park gab es eine verhältnismäßig gepflegte öffentliche Toilette, wo ich mir die Hände waschen konnte. Anschließend folgte ein Besuch des Orlogmuseums, der aber wegen Schließens um 16 Uhr ziemlich abrupt endete.

Danach ging es zur Freien Republik Christiania. Dort gab es einiges Kurioses zu sehen: mehr oder weniger nebeneinander Buden, wo

Drogen verkauft wurden, Wasserflächen im Grünen, wo Modellboote fuhrten, alte und neue Häuser von gut gepflegt bis irgendwie zusammengeschustert, eben von alternativer Lebenskultur über gepflegte Landhäuser, schöne Parkanlagen mit Wasserflächen und „Gras“.

Als wir wieder auf dem Rückweg waren, kamen uns massenweise Mannschaftswagen der Polizei entgegen: Razzia war angesagt. Gut, das wir schon weg waren. Es schloß sich die Suche nach einer Lokalität zum Essen an. Diverse Gastwirtschaften wurden anvisiert, aber entsprachen nicht den Ansprüchen aller oder die Küche machte erst um 20 Uhr auf.

An einer Ecke fanden wir eine Gaststätte mit ein paar Tischen draußen, die wir trotz des kühlen Abendwindes vorzogen. Ich bestellte mir ein Skippersteak, Niels auch. Wir bekamen dann leere Teller und Fleisch, Kartoffeln, Gemüse und Soße extra serviert. Das war auch ganz gut so, denn alleine das Kotelett, was sich Skippersteak nannte, war größer als der Teller. Und der war nicht klein! Bei Großküchenessen würde ein Zehntel von diesem Riesending schon Freude über ein so großes Fleischstück auslösen. Jedenfalls war ich gut satt.

Abends waren wir dann in Nyhavn. Da Christoph und ich unsere Leihfahrräder schon wieder abgestellt hatten, nahm ich Niels Klapperkiste und fuhr zur SHANTY Bier holen.

Wir setzten uns Nyhavn an die Pier, schwatzten, tranken Rostocker Pils und beguckten uns die Leute, die vorbeikamen. Plötzlich entdeckte Niels ein bekanntes Gesicht und rief aus: „Den da kennen wir doch! Sööören Thiiiiiele“. Sören guckte sich etwas erstaunt um, bis er uns entdeckte. So ein Zufall aber auch, Sören arbeitete 2 Wochen an der Kopenhagener Universität.

5. Tag – durch den Öresund

Am nächsten morgen ging es dann weiter, auch wenn der Abschied von Kopenhagen schwer fiel. Eine kleine Hafensrundfahrt gönnten wir uns aber noch. Ziel war ein Hafen in Schweden, wahrscheinlichen Viken oder etwas in der Nähe. Es war allerdings nicht viel Wind, aber dafür drückte uns der Strom gut nordwärts. Das Brasilianische Schutzblech

lief kurz nach uns aus und überholte uns kurz hinter dem Lynettefahrwasser. Auf unser Dippen der Flagge antwortete der Banause nicht, obwohl wir das einzige Fahrzeug in der Nähe waren. Kein Benimm, diese Südamerikaner!

Als wir an Schloß Kronborg mehr vom Strom geschoben als vorbeigesegelt waren, entschlossen wir uns kurzfristig, Schweden sausen zu lassen und Helsingør anzulaufen, wo wir um 15 Uhr festmachten. Da kein Hafenmeister dort war, zogen wir sofort zu Schloß los. Dort kauften wir uns Eintrittskarten für die Kasematten und das Marinemuseum. Zuerst ging es in die Kasematten, wo wir uns einer englischsprachigen Führung anschlossen. Es war schon interessant. Nach Angaben der Führerin hatte die Armee dort mehr Verluste durch Krankheiten und Mangelerscheinungen als durch Feindeinwirkung. Eigentlich ist es eher verwunderlich, das nach dem dreimonatigem „Kelleraufenthalt“ bei der Verpflegung überhaupt Leute überlebt haben. Danach ging es in Marinemuseum, das eine sehr große und interessante Ausstellung hat. Interessant waren unter anderem eine Liste über den Sundzoll aus dem 19.Jahrhundert, wobei auch viele Rostocker Schiffer aufgelistet waren. Außerdem gibt es dort den vermutlich ältesten Schiffszwieback der Welt, der jetzt so ca. 150 Jahre auf dem Buckel hat. Ein Schiffsjunge schenkte ihn zu Andenken vor seiner ersten Reise seiner Mutter und diese hat ihn aufbewahrt bis er im Museum landete. Interessant waren auch die Geruchsproben typischer Ladungen der damaligen Zeit. In kleinen durchnummerierten Fläschchen befanden sich Proben, an denen man schnuppern konnte um anschließend seine Analyse in einer ausgehängten Tabelle überprüfen konnte. Es gab dort zum Beispiel Holzteer, Sandelholzöl, Sherry usw. Die Ausstellung der unzähligen Schiffsmodelle konnten wir leider nur in Eile passieren, da das Museum wie so viele in Dänemark leider recht früh schloß und wir vom Museumswärter etwas zur Eile gedrängt wurden.

Auf dem Rückweg umrundeten wir die Burg außen und beguckten uns die zahlreichen Angler, die versuchten aus der starken Strömung Fisch zu ziehen, was ihnen teilweise gelang.

Zurück am recht großen Hafen bezahlten wir erst einmal die Havnepenge. Dann bereiteten wir unsere abendliche Grillmahlzeit vor,

die wir an einem der Grillplätze abhielten, untermalt von den Kämpfen von Möwen und Krähen, die sich um zugeworfene Käserindenstücken balgten.

Abends liefen im Hafen viele Yachten zu einer Vereinsregatta oder ähnlichem aus. Dabei beschränkten sich viele auch im Hafen auf ihren Segelantrieb, was in Deutschland ja eine in Verruf geratene Antriebsart ist, zumindest in Häfen. So machen es zumindest westdeutsche Segelzeitschriften publik.

Im Hafen hatte fand sich sogar eine Yacht namens Smø grø. Abends machten wir Stadtbummel durch die Innenstadt, vorbei an Dutzenden von Schnapsläden, in denen die Schweden den für unser Preisverständnis überteuerten Alkohol palettenweise kaufen. Wahrscheinlich fahren die mit dem gaffeltruck (dänisch für Gabelstapler) einkaufen.

Bei einem Italiener mit einer nett aussehenden Blondine als Bedienung ließen wir uns nieder und nahmen etwas Tuborg zu uns. Der Wirt, ein Italiener, putzte die Kellnerin auf Englisch wegen irgendeiner Kleinigkeit vor den Kunden ziemlich runter. Naja, gutes Benehmen ist vielleicht doch Glückssache. Jedenfalls gab Christoph ihr einen Euro als Trinkgeld. Erst ignorierte sie die zweifarbige Münze und dachte wohl an einen Scherz. Erst der Hinweis: „That is real money!“ ließ genauer hingucken und lachend danken.

Eine abendliche Burgumrundung fiel wegen verschlossener Pforten leider aus. Niels versuchte jedoch noch einen Einzelgang in die Burg, aus der die Musik irgendeiner Veranstaltung kam. Ich verkrümelte mich mit Christoph vorbei am im Hafen gastierenden Zirkus zur SHANTY, die von einem wundervollen Sternenhimmel bedeckt wurde.

6. Tag –Angriff der Weißen Killerschweinswale

Morgens verzog Niels sich zum morgendlichen Brötchen holen. Als ich von der Morgentoilette kam, sichtete ich direkt hinter unserem Heck eine dicke, orange leuchtende Feuerqualle mit ca. 1,2m langen Tentakeln. Ich konnte es mir nicht verkneifen und fing das Viech mit der Pütz. Christoph (unser „alter Seebär“) meinte, das Nesselgift von Quallen könne mit Essig neutralisiert werden. Naja, man lernt nie aus.

Trotzdem hat sie Qualle keiner angefaßt. In ihrem voluminös erscheinenden Körper scheinen die Tiere ihre Brut aufzubewahren. Beim Fischen mit der Pütz kam eine Minifeuerqualle zum Vorschein.

Irgendwann tauchten dann auch Niels und Christoph wieder auf. Niels hatte in einer gestern abend schon lokalisierten Konditorei/Bäckerei richtige „Ostbrötchen“ aufgetrieben (Møllers Conditori, Stengade 39, 3000 Helsingør, Tel. 49210216, gegründet 1855).

Nach dem Frühstück hieß es dann ablegen und auf in das Kattegat. Die Sonne knallte vom Himmel, ein laues Lüftchen füllte unseren neuen Spinnaker. Ab und zu füllte ich meine Mütze mit Wasser und setzte sie wieder auf. Dabei fragte ich mich, wieso Leute viel Geld ausgeben, um in der Karibik oder Südsee zu Segeln. Zugegeben, das würde mich auch reizen, aber wenn die Hitze in Skandinavien schon unerträglich ist, wie muß das dann erst da unten sein. Niels knüpperte einen Rettungsring an die Arbeitsleine und, warf ihn ins Wasser und hüpfte hinterher. Wir waren nicht allzu schnell, der Spi stand gerade eben so. Das sollte zu einer Fotosession genutzt werden. Ich warf Niels meine Unterwasserkamera hinterher und hängte den Rettungsring wieder an den Heckkorb. Bei der Geschwindigkeit holte Niels uns allemal schwimmend ein. Dann passierte es! Christoph sah sie zuerst, die Schweinswale. Sie waren ca. 8m von Niels entfernt und schwammen auf ihn zu. Sofort holte ich meinen zweiten Fotoapparat und wollte ein paar Fotos machen. Aber Niels kraulte wild hinter der SHANTY her. „Sei ruhig und verscheuche die Wale nicht!“ rief ich Niels zu. Die Antwort war ein angsterfülltes „Ich will an Bord!“. Durch daß Geplansche hatte Niels die kleine Viecher allerdings vertrieben. Als ich mir nach dem Urlaub die Fotos der Unterwasserkamera anguckte, waren auf einem Bild noch das sich kräuselnde Wasser des gerade abgetauchten Wales zu sehen. Hätte Niels die Kamera unter Wasser gehalten, wäre der Wal wahrscheinlich noch drauf gewesen.

Von nun mußte Niels sich bei jeder Gelegenheit (Baden, Hände außenbords waschen etc.) verspotten lassen: „Paß auf! Hier gibt es Wale.“ „Achtung, die weißen Killerschweinswale greifen an!“ Aus Niels Unwissenheit und Angst wurden wilde Pläne entwickelt. So

wollten wir Schweinswaltürme am Strand von Warnemünde errichten und bei Walsichtung die Strände sperren usw.

Nach den ersten Walen sichteten wir noch einen Seehund, eines der Tiere, die unserem Zielhafen seinen Namen gaben. Bis Hundested sichteten wir fast regelmäßig stündlich eine Gruppe von Schweinswalen. In Hundested ergatterten wir noch einen Liegeplatz, genossen einen wunderschönen Sonnenuntergang und vor allem des exzellente Softeis in der Eisdiele beim Hafen.

7. Tag – auf zu den Wikingern

Morgens organisierte Niels beim Fischer im Hafen frische Fischbouletten, über deren Geschmack und Qualität ein kleiner Streit zwischen Niels und Christoph stattfand. Und dann ging es in den Roskildefjord. Nach der Einfahrt folgte wir einer dänischen Grinde. Beim Passieren des südwestlichen Fahrwassers bei Frederiksværk wurde ich langsam unruhig, den die in der (leider etwas veralteten) Karte verzeichneten Fahrwassertonnen tauchten nicht auf, obwohl wir sie eigentlich schon längst hätten sehen müssen. Aber wir hingen ja an der Grinde, die plötzlich einen scharfen Kurswechsel in östliche Richtung zum anderen Fahrwasser machte. Wir hängte uns weiterhin ran und tasteten uns unter Motor und langsamer Fahrt bei intensiver Beobachtung des Echolots voran. Manchmal schienen wir wirklich nur die berühmte handbreit Wasser unter dem Kiel gehabt zu haben. Aber ohne daß unten jemand anklopfte kamen wir zum Fahrwasser, wo wir die Grinde weiter verfolgten.

Zum Teil mußte Rudolpho die Segel bei der Vorantreiben der SHANTY unterstützen. Bei der Enge bei Eskildsø setzte die Seilfähre gerade einen John-Deere über. Der Strom setzte stark südlich, also mitlaufend. Bei einer Fahrwassertonne guckte der hölzerne Mast einer Segelyacht aus dem Wasser. Wir schätzten, daß es ein Folkeboot oder ähnliches war. Ein Tauchgang wurde jedoch wegen des starken Stroms abgeblasen. Vielleicht waren ja noch ein paar gute Winschen unten dran.

Nachmittags liefen wir im Yachthafen von Roskilde ein. Unser Liegeplatz war wieder mit einem längeren Fußmarsch über endlose Steganlagen verbunden, wir lagen nur 3 Boxen weiter als bei unserem

letzten Aufenthalt. Wir machten erst einmal einen Schnellerkundungsgang durch den Hafen. Niels rannte gleich los und meinte, er komme gleich wieder. Eigentlich wollten wir zu dritt einen Gang durch die Stadt machen und warteten an Bord auf Niels, der jedoch lange nicht mehr gesehen ward. Als er wiederkam hatte er den Stadtbummel alleine gemacht und sich gleich ein Fahrrad gemietet. Zumindest abends zogen wir dann zumindest teilweise gemeinsam los. Nachdem wir das „Cafe 42“ aufgesucht hatten, das leider nicht mehr den Charme hatte wie beim letzten Mal, lebte Niels seinen Bewegungsdrang auf dem Mietfahrrad aus, während ich mit Christoph unseren Ruhedrang im Straßencafé stillte und die Roskilder Sehenswürdigkeiten bewunderte. Anschließend gingen wir dann trotz der hohen Preise (Urlaub ist Urlaub!) in einem Restaurant essen. Auf einem von alten Fachwerkhäusern umgebenen Hof standen draußen Tische und es gab jeweils ein Selbstbedienungsbüfett für Salat und für Eis! Ein schöner Ausklang für einen schönen Segeltag.

8. Tag – Hafentag in der alten dänischen Königsstadt

Was macht man in Roskilde: natürlich ins Wikingerschiffmuseum gehen. Auch wenn man vor ein paar Jahren schon einmal dort war, wechselnde Ausstellungen und neue Schiffe auf der Helling bieten Neues. So lag auf der Helling der Nachbau des größten im Fjord gefundenen Wracks, eines über 30m langen Langschiffes. Irgendwie ist der Geruch nach frischem Holz und richtigem Holzteer doch immer etwas Besonderes, zumindest für mich. Nebenbei gab es Proben verschiedener Holzsorten zum Anfassen nebst Informationen über Eigenschaften, Haltbarkeit usw. Eine aufgeschnittene Spechthöhle konnte man genauso bewundern wie die hohe Festigkeit der nach Wikingerart gefertigten Planken. Dabei werden weniger Holzfasern durchtrennt als bei Sägewerkschnitt, so daß eine etwa doppelt so hohe Festigkeit dabei herauskommt. Bei der Bergung des großen Langschiff-Wracks waren Eichenplanken gefunden worden, die mit ihrer Länge von mehr als 8 m mit dem verfügbaren Transportmitteln nicht vom Fundort zur Konservierung gebracht werden konnten. Auf Anraten von Fachleuten sollten die Planken zerbrochen, nicht zersägt werden, weil

dann das Zusammensetzen einfacher wäre. Also haben die Archäologen die Planken an den Enden aufgelegt und sich in der Mitte draufgestellt. Aber nichts war mit durchbrechen, die Planken aus irischer Eiche, die ca. 800 Jahre im Wasser lagen, hielten!

Ansonsten gab es nachgemachte Wikingerkleidung zum Anziehen und sich fotografieren lassen (Wikinger mit Turnschuhen und Brille!). Die Jungs bevorzugten Helm, Schild und Schwert, während die Damen mehr die friedvollere Mode bevorzugten. Christoph ließ sich von dem als Wikingermodeberater fungierenden Museumsmitarbeiter die Regeln des Wikingerbrettspieles Nefatavl erklären, während ich in einem Buch über Runen schmökerte und feststellte, daß ich meinen Namen damit gar nicht richtig schreiben kann, denn es gibt kein „D“. Dafür muß das „T“ als Ersatz herhalten, also „Tirk“. Anschließend verklickerte Christoph mir die Spielregeln für Nefatavl und wird traten gegeneinander an. Christoph's sich anbahnender Sieg wurde aber für ungültig erklärt, weil er mir eine wichtige Regel verschwiegen hatte. Beim 2. Duell führte ein fataler Fehler seinerseits zu meinem Sieg.

Nachmittags zogen wir dann getrennt durch die Stadt. Beim Dom gaben sich mehrere in Stretchlimousinen angelieferte Hochzeitspaare ein Stelldichein zum Fotografieren. Vor dem Dom stand ein Oldtimer als fahrbarer Untersatz für ein noch nicht sichtbares Hochzeitspaar herum. Der Fahrer, stilecht gekleidet, stand und wartete, begafft von neugierigen Touristen. Ich fragte ihn einfach, wie alt das Auto sei. Begeistert und stolz klärte er mich über seinen Schatz, einen Chrysler aus den 40ern auf. Eine Sonderanfertigung für England (das Lenkrad auf der falschen Seite!) und vielen Extras, „an american car with european quality“. Weltweit existieren davon wohl nur noch 2 Stück. Abends erschien unser 2. Gastsegler Rüdiger früher als erwartet. Eigentlich wollte er ab Gedser mit dem Bus fahren, aber auf der Fähre traf er ein Mädels, das am mit ihm zusammen an einem Triathlon teilgenommen hatte. Sie war mit dem Auto unterwegs und wollte zum Ferienhaus ihrer Eltern bei Kopenhagen und fuhr ihn direkt bis in den Hafen.

Abends wurde dann noch im Hafen gegrillt. Im Anschluß daran schaffte Niels es, beim Rücktransport des Geschirrs 2 Gläser kaputt zukriegen.

Eigentlich ist dies nicht weiter erwähnenswert, aber dies sollte noch weiter gehen.

Im Hafen waren gerade irgendwelche Meisterschaften einer Dänischen Jollenklasse, die Paul Elvström gezeichnet hat. Sie heißt „Trapez“ und fällt durch einen ausgeprägten negativen Deckssprung auf.

9.Tag – zurück zur Softeisbude

Am nächsten morgen verließen wir Roskilde leider wieder. Aber es war sonnig und der Wind aus Südost wehte uns gut nordwärts. Eine im Schwarzwald gebaute Yacht mit Heimathafen Salzgitter konnten wir gut abhängen, obwohl sie uns vom Geschwindigkeitspotential überlegen war. Bei Süd bis Südost 2-3 machten wir gut Fahrt.

Südlich der Brücke über Frederiksund hatten die Dänen auf den einzeln stehenden Brückenpfeiler einer alten Brücke buntbemalte Schweine aus Pappe aufgestellt. Auf die Frage nach dem Sinn des Ganzen fanden wir keine Antwort. Bei der Brücke mußten wir nur 5 Minuten warten. Die Yacht aus Salzgitter wurde hier endgültig abgehängt, da sie den Brückenwärter per Funk nicht überreden konnte, die Brücke länger geöffnet zu lassen.

Niels zog es dann noch einmal in Wasser zum Baden, wahrscheinlich glaubte er sich im Fjord sicher vor Schweinswalen! Im nördlichen Teil des Fjordes wählten wir das auf der Hinfahrt getestete unbetonnte Fahrwasser durch die Untiefen. Vom Westen her zog ein Gewitter heran. Als wir das letzte Mal hier waren sind wir hier von einem Wolkenbruch überrascht worden, der uns innerhalb von wenigen Minuten total durchnäßte. Schaffen wir es diesmal vor dem Unwetter in den Hafen. Dank Rudolpho's fleißigem Paddeln schafften wir es ohne naß zu werden, um 16.50 Uhr waren wir in Hundestedt fest. Dort machten wir einen kleinen Stadtbummel. Danach ging es bei herrlich klarem, aber nicht ganz warmen Kattegattwasser baden. Im Anschluß kauften wir uns an einem Kiosk eine Cola, um den Salzgeschmack loszuwerden. Danach gingen Niels, Rüdiger und ich zur Softeisbude. Christoph zog es vor, an Bord zu bleiben. Zu dritt gingen wir zur Schanze, wo ein paar alte Kanonen aus der Zeit der napoleonischen Krieg von der Verteidigung der Einfahrt zum Ise- und Roskildefjord

zeugten. Von oben beobachteten wir die Wasserski-Versuche ein paar jugendlicher Eingeborener. Auf dem Rückweg gab es wieder ... Softeis. Nur Niels schwächelte und verweigerte die Nahrungsaufnahme. Christoph hatte es sich inzwischen mit Kartenbesteck und diversen Seekarten im Cockpit bequem gemacht und sämtliche in Frage kommenden Anlaufhäfen mit Kursen und Entfernungen aufgelistet. Ich ging abends noch zur Montvask (auf deutsch Münzwäscherei) und wusch ein paar Sachen.

10. Tag - unter Beschuß

Meine Wäsche, die ich über Nacht zum Trocknen aufgehängt hatte war klatschnaß: es regnete. Hm, also die Wäsche abgesammelt und in der Montvask in den Trockner getan. Nachdem wir wegen der befürchteten Flaute noch einmal nachgetankt hatten, war die Wäsche trocken und es konnte losgehen. Bei Nordost machten wir einigermaßen gut Fahrt, aber Kertemünde war als Tagesziel zu weit, da der Wind zeitweise einschloß. Außer dem Rumgeballer der Dänischen Armee war nicht viel los.

An einem Aushang im Hafen waren wir auf getarnte dänische Texte gestoßen, in denen die Schießzeiten verschlüsselt waren. Der Überschrift nach zu urteilen handelte es sich um ein Schreiben des örtlichen Jagdvereins, in dem Zeiten und Waffen aufgeführt waren. Wir hatten uns noch lustig darüber gemacht, daß man in Dänemark u.a. mit Torpedos, Granaten und Raketen jagt. Jedenfalls konnten wir nach dem Rumgeballer den Zielschlepper sehen, der sein Ziel wieder gen Küste schleppte.

Wir hatten als Zielhafen Sejerö ausgemacht. Nach dem Passieren des Seelandriffs hatten wir noch häufig Kontakt mit Schweinswalen. Nebenbei diskutierten wir die Möglichkeiten, das über 30m lange in Roskilde im Neubau befindliche Langschiff für den Verein zu entern und damit Segeltörns zu unternehmen. So wären zum Beispiel ein paar Raubzüge nach Hiddensee und ähnliches doch interessante Törns. Das macht Spaß und würde auch der Vereinskasse zugute kommen.

In Sejerö angekommen zeigten wir Rüdiger die typische kulinarische Spezialität Dänemarks – den Pølser. Rüdiger war aber nicht so sehr dafür zu begeistern. Der Hafenmeister von Sejerö wurde im Dänischen

Hafenhandbuch als „lustiger Fischer“ beschrieben. Die Zeremonie des Havnepenge-Zahlens war auch dementsprechend einmalig. Nachdem er an der Mole kassiert hatte, fuhr er mit seinem alten Volvo die 25m bis zum nächsten Steg und kassierte dort ruhig und langsam ab. Dann verschwand er mit seinem Volvo eine Weile und kam etwas später mit seinem alten Auto wieder an. Jetzt kam er auf unseren Steg. Ich stand schon auf dem Vorschiff und wartete, denn wir wollten los und die Insel erkunden. Er kam und zeigte fragend auf die SHANTY. Ich nickte. Er zog seinen Quittungsblock heraus und kritzelte darauf herum. Dann reichte er mir die Quittung und ich zahlte und bekam mein Wechselgeld wieder. Das Ganze geschah, ohne das ein Wort gesprochen wurde, wirklich ein „lustiger Fischertyp“.

Auf der Suche nach einer Gastwirtschaft besuchten wir noch die örtliche Kirche, wobei mich am meisten ein als Votivschiff an die Decke gehängtes Modell eines dreimastigen Zweideckers interessierte. Da der örtliche Kro geschlossen war, gingen wir zum nächsten Restaurant. Dort kamen wir 3 Minuten vor dem Küchenschluß an, aber die Wirtin machte uns trotzdem noch etwas zu Essen. Zuvor wurden aber die Getränke bestellt. Christoph und ich bestellten Tuborg classic. Dann war Niels dran: „Tea!“. Die Wirtin (um die 50, schon leicht angeheitert) trat einen Schritt zurück, schob ihre Brille etwas herunter, guckte Niels über ihre Brille an und fragte erstaunt „Tea?“. Egal, trotz oder wegen ihrer „Anheiterung“ bekamen wir jedenfalls fabelhaft gute Schollen zu Essen. Das Gästebuch der Lokalität zeigte jedenfalls weitgereiste Gäste an, so zum Beispiel aus Australien, chinesische Schriftzeichen waren auch zu sehen. Das Bier wurde übrigens immer von einer Zapfanlage geholt, die vor dem Lokal stand, wahrscheinlich spielte sich der Betrieb zur hellen Tageszeit mehr an den Tischen draußen ab. Wir beschlossen, in der Nacht mit 2 leeren 10-Liter-Trinkwasserkanistern einen Tuborg-Vorrat zu holen. Aber wir taten das dann doch nicht, vielleicht weil wir zu faul waren und zu vollgefressen von der Scholle oder weil wir vielleicht doch nicht so bösen Buben sind.

11. Tag –mal richtig Wind

Morgens orgelte der Wind im Rigg und die Brandung rauschte. Niels prophezeite schon Zeit für einen längeren Landgang, aber mir kam der Wind trotz der Geräuschkulisse nicht so stark vor. Also griff ich mir den Windmesser und begab mich auf die Mole, die zum Teil aus einem versenkten Kümo mit Ferrozementdeck bestand: 5 Bft. in Böen 6. Also kleine Fock, Reff und los. Mit einem Anlieger bei Sonnenschein ging es gen Südwesten. Rüdiger fand die Schaukelei nicht so gut und verabschiedete sich von seinem Frühstück. Es flaute aber ab, so daß wir ausrefften und die Fock mit Genua tauschten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei 5,3kn, die maximale Geschwindigkeit bei 6,9kn (durchs Wasser). Nachdem wir um 16.45 Uhr in Kerteminda angekommen waren, ging es erst einmal baden und dann in die Stadt. Dort leerten wir einen Geldautomaten und machten uns auf die Suche nach einer Kneipe, wo wir gepflegt ein Tuborg zu uns nehmen konnten. Die Kneipe, wo ich vor drei Jahren mit Bernd und seinem Vater war, hatte zu. Nachdem wir mehrfach die Innenstadt durchstreift hatten und einige Kneipen wegen zu dicker Luft oder anderen Mängeln nicht akzeptierten, entschlossen wir uns auf die alte, zum Restaurant umgebaute Fischräucherei am anderen Flußufer zu besuchen. Dazu mußte wir die Brücke über das Kertinger Nor passieren. Dort beschäftigte sich die Dorf- bzw. Stadtjugend mit Sprüngen von der Brücke in das mit ca. 2 kn strömende Wasser. Leider war das Räucherei-Restaurant ein Speiserestaurant, so daß wir dort kein Bierchen ohne etwas zu Essen bekamen. Also wieder zurück zu anderen Ufer. Bei der Jugend auf der Brücke gab es Aufregung: die Kleidung hatten die Springer in ein paar Büschen abgelegt und irgend jemand hatte die Schuhe einfach ein paar Meter weiter hinter die Bordsteinkante gestellt. Und die mußten erst einmal gefunden werden (wir waren übrigens nicht die Übeltäter, aber wir waren Zeuge). Gegenüber von der alten Räucherei lag „Gitte’s Fiskehus“, wo wir nach langer Wanderung durch Kerteminda endlich unser wohlverdientes Tubørg genießen konnten. Übrigens müssen dort Hunde noch draußenbleiben, ein Grund mehr, das Restaurant weiterzuempfehlen.

12. Tag –Weinvorrat-Dezimierung mit decibel

Der Vormittag gehörte der Besichtigung des Wal-Aquariums. Pünktlich zur Öffnungszeit war die komplette SHANTY-Crew zur Besichtigung der nielslüsternen Bestien Eigil und Freya erschienen. Dies sind die beiden Schweinswale, die dort in einem vom Hafen abgegrenzten Becken zu Forschungszwecken gehalten werden, zum Beispiel um zu erforschen, wie Schweinswale von den Fischernetzen ferngehalten werden können. Außerdem gibt es dort noch ein Becken mit 4 Seehunden und diverse Aquarien mit einheimischen Fischarten und „Grabbelbecken“ für Kinder, die dort aus flachen Becken Seesterne und Krabben fangen können. Die Ausstellung über Wale in dänischen Gewässern und die Gewässer selbst sind sowohl für Erwachsene als auch für Kinder interessant gestaltet. So gab es auch 4 Computer, an denen man das Computerspiel „Eigil“ spielen konnte. Dabei mußte man einen Schweinswal durchs Meer führen und eßbare Fische füttern, giftigen Fischen ausweichen, regelmäßig zum Atmen auftauchen und natürlich den Fischernetzen ausweichen. Im 2. Level kommen dann noch so gemeine Sachen wie Ölteppiche dazu, die ein Auftauchen zum Atmen verhindern.

Zur angesetzten Walfütterzeit waren wir natürlich zur Stelle. Der Trainer erklärte erst auf dansk und dann auf Englisch einiges, während die beiden Schnaufer ein paar Kunststückchen vollführten. Nach der Vorführung befragten wir den Walpfleger, ob die Tierchen für Menschen gefährlich seien. Überhaupt nicht, sagte er und zeigte uns als Vergleich einen Schweinswal-, Menschen- und Haizahn. Die Wale fressen nur Fische bis 20cm Länge. Wir erzählten von Niels Erlebnis. „It would be amazing to swim with whales.“ war die Antwort. Wenn sie (die Walpfleger) im Walbecken mit Eigil und Freya schwimmen wollen, müssen sie sich sehr lange ruhig verhalten, bevor die beiden herankommen. Und Niels hatte die einmalige Chance in freier Wildbahn, und hat sie nicht genutzt! Beim weiteren Besuch gab es noch einen Vorfall, bei dem ein Crewmitglied von Unterwassergetier attackiert wurde. In einem großen runden Betonbecken von ca. 80 cm Tiefe schwammen massenweise Dorsche und Schollen umher. Die Schollen lagen so dicht, daß sie zum Teil schon übereinander lagen.

Eine lag mit dem Schwanz auf einem Stein, so daß der Schwanz fast senkrecht noch oben stand. Das reizte Christoph zum Zugreifen. Er krepelte sich den Ärmel bis zum Anschlag hoch und griff vorsichtig nach der Scholle. Eine andere Scholle hielt Christophs Finger wohl für Futter, schoß hoch und biß zu. Vor Schreck riß Christoph unter lautem Spritzen seinen Arm wieder aus dem Wasser. Niels war hocheifrig, daß es jemanden gab, der vor noch kleineren Wasserbewohnern zurückschreckte.

Nach dem Besuch des Aquariums ging es noch einmal am schönen Badestrand mit klarstem Wasser Baden und dann hieß es um 14.20 Uhr Ablegen. Es gab Sonne, Kurs Süd, Wind Nordost, Richtung Omø. Im Bereich der Belt-Brücke drückte der Strom mit etwa 4 sm/h südwärts. Um zwischen den beiden anvisierten Brückenpfeilern hindurch zu kommen mußte Rudolpho sich kurz ins Zeug legen. Hinter der Brücke ließ der Wind allmählich nach, der Strom drückte unvermindert südwärts. Niels' Navigationsversuche gipfelten im Einnorden der Karte, wahrscheinlich noch Auswirkungen seines ersten Berufes! Irgendwann ging der Spi hoch. Der geringe Wind und der starke Strom ließ uns gut vorhalten. Eine kleine Berliner Yacht, die auch von Kerteminde nach Omø segelte unterschätzte den Strom. Sie wurden südlicher als der Hafen von Omø gedrückt und mußten das letzte Stück gegen Wind und Strom gegenan. Zwischenzeitlich sichteten wir wieder Wale und einen verankerten schwarzen Kunststoffkanister, der durch seine Bewegungen in der Strömung ziemlich gut einen aufgetauchten Seehund simulierte.

Im schon ziemlich vollen Hafen angekommen, fanden wir eine Box zwischen einem Dänen und einem vermutlich gecharterten Joghurtbecher. Niels und Rüdiger machten sich zum Baden und Leuchtturmbesuch auf, ich klarierte mit Christoph die SHANTY. Da unser dänischer Nachbar einen ganz netten Eindruck machte, lud ich ihn und seine Frau zu einer Flasche Wein auf der Shanty ein. Zu erst gab es Abendbrot und wir schnackten etwas über den Seezaun hinweg. Kurz eine Beschreibung des Nachbarschiffes: es heißt DECIBEL so lang wie die UNIVERSITAS, Freibord wie die SHANTY, Breite etwas mehr als Shanty und so wendig, das Bo (so heißt der Skipper) normalerweise in die Häfen segelt. Witzig war es, ein Gespräch zu belauschen, das Bo's

anderer Nachbarlieger ihm aufzudrängen versuchte. Es ging auch um Bo's Anlegen unter Segeln: „Aber sie haben doch auch einen Motor an Bord?“ „Ja aber der ist nur für Flaute, wenn Wind ist wird gesegelt.“ Bo's Frau deutete uns durch eine Geste an, daß dies nur nicht ganz stimme. Aber die Crew der extrem hochbordigen Mittelcockpitjacht schien ihm das abzunehmen. Die sahen auch so aus, als ob sie dies bräuchten!

Im lockeren Gespräch über unsere Schiffe und ihre Ausrüstung fragte Bo nach unserem Navigator. Erst wußte ich gar nicht was er meinte, bis mir einschoß, daß er einen AP oder ein GPS meinte. Ich verneinte. Dann fiel mir mein Navi-Bär ein, ich griff mir das Teddybärchen vom Kartentisch und zeigte es Bo. Es gab auf der DECIBEL einiges Gelächter und Bo holte einen ähnlichen Teddy aus seiner Kajüte. Als die Sonne unterging, machten DECIBEL und SHANTY Flaggenparade. Als unser Charter-Nachbar das bemerkte, machte er es uns nach, nur daß er die Gastflagge vergaß. Im dadurch ausgelösten Gespräch über seemännische Gebräuche meinte Bo: „Entweder man kauft sich ein Boot oder ein Hochhaus.“ und wies dabei auf seinen Nachbarlieger. Zu seinem Nachbarn kam dann noch: „Da stehst du am Steg und willst die Leinen entgegennehmen, da kriegst du ein Stromkabel gereicht! Die fahren ihr Kabel fest im Bugkorb angeschlagen. So etwas habe ich noch nie gesehen!“

Auf Christoph's Frage stellte sich heraus, warum, die Yacht DECIBEL hieß, wegen einer im Cockpit installierten leistungsstarken Musikanlage. Unter anderem erfuhren wir noch etwas über die nicht ganz legale Organisation einer Gastlandflagge der DDR auf Bo's erstem DDR-Besuch im Frühjahr 1990. Später stellte sich heraus, daß Bo als Kapitän bei Mærsk fährt. Das gab natürlich genug Gesprächsstoff mit Seefahrtsschüler Christoph. Die Party währte jedenfalls ziemlich lange, es gab viel zu schnacken und zu trinken und ein Glas überlebte auch diesen Tag nicht

13. Tag – ein schwarzer Tag für Gläser - südsetzender Strom

Der Morgen begann mit einem Bad im kalten und klaren Belt an einem steinigen Strand. Beim Frühstück flüsterte mir Rüdiger zu: „Guck mal

die da neben uns!“ Ich drehte mich unauffällig um und was sah ich: die Charterheinis aßen von Papptellern mit Plastebesteck und tranken ihren Kaffee aus Einwegbechern! Nach dem Frühstück bewunderten wir mit Bo die Ablegeversuche der anderen Hafenzieger, die sich zum Teil mehr als nur pappnasig anstellten.

Niels ging dann Abwaschen. Zum Wasserholen und Abwaschen nahm er die Schüssel mit den schmutzigen Gläsern mit. Um es kurz zu machen, in seiner Hektik stolperte über die Waschrumschwelle und warf die Schüssel mit den Gläsern in den Waschraum. Danach hatten wir noch 2 Gläser an Bord.

Um 10.30 kamen wir los. Anfangs hatten wir noch guten Wind, der jedoch bald nachließ. Es war fast mehr der mitlaufende Strom, der uns südwärts brachte. Zeitweise ging der Spinnaker hoch. Wieder sichteten wir Schweinswale, auf die wir erst durch das charakteristische Blaseräusch „Pffffff-hwpp“ aufmerksam wurden. Sie kamen so nah, daß man sie im klaren Wasser auch unter der Wasseroberfläche sah.

Als wir die Südspitze Langelands erreichten war es fast Windstill. Um noch vor dem Dunkelwerden in den Hafen von Bagenkop zu kommen mußte Rudolpho paddeln. Um 20.45 Uhr fanden wir noch einen Platz am Kopf eines Schwimmsteges voller Angelboote. Die sanitären Anlagen in Bagenkop sind immer noch zahlreich und heruntergekommen.

Nach dem Abendbrot machten wir noch einen Spaziergang durch den Ort und seinen Hafen, wo ein reger Betrieb deutscher und holländischer Jugendlicher beiderlei Geschlechts herrschte, die mit einem holländischen dreimastigen Plattbodensegler angekommen waren.

14. Tag – wieder zurück nach Deutschland oder Feuer, Hochwasser und ähnliche Katastrophen

Diesen Tag sollte es wieder nach Deutschland gehen. Zuerst einmal bemühte sich Niels um ein gutes Frühstück, was jedoch aufgrund der Mißachtung einiger Grundregeln ziemlich daneben ging. Er machte Eierkuchen zum Frühstück und hatte trotz seines vielen Gekoches nicht regelmäßig Spiritus nachgefüllt. Das ist an sich nicht schlimm, nur nimmt das Flies in den Tanks eine häßliche schwarze Farbe an und man

steht mitten beim Kochen plötzlich ohne Wärmequelle da. So geschah es auch diesmal. Die 2. Flamme, auf der Niels weiterbraten wollte, war ca. 1 Minute später auch aus. Also Spiritus nachgefüllt, das Verkleckerte mit dem Küchentuch weggewischt und in die Mülltüte damit. Dann Kocher anzünden, Streichholz auswedeln und in die Mülltüte schmeißen. Und wir sagen immer noch, Streichhölzer außenbords, nicht auf unser Deck und das des Nachbarlieggers sondern ins Wasser! Aber ca. 0,0000002 Festmeter angekohltes Holz würden ja eine nicht zunehmende Verschmutzung der Umwelt bedeuten. Da ist eine brennende Mülltüte ja das geringere Übel. Niels riß das brennende Tuch aus der Mülltüte und versuchte dort zu löschen. Da der Kocher aus Niro ist, war die Idee nicht so schlecht, aber wir mußten ihn erst auffordern, doch die ca. 8 cm neben dem brennenden Tuch lodernde Kocherflamme auszumachen. Danach klappte das Ersticken des Feuers. Die folgende Segeltag war weniger spektakulär, Segeln bei Leichtwind wechselte mit Motoren durch Flaute ab. Interessant war wieder das Beobachten von Schweinswalen, zum Teil sogar mitten im Kiel-Ostsee-Weg zwischen den dicken Pöthen. Einer von denen verhielt sich etwas eigenartig. Sonst sieht man ja immer nur kurz die Rückenfinne und etwas vom Rücken, wenn der Wal zum Atmen auftaucht. Dieser lag ruhig an der Oberfläche und zeigte seinen Rücken vom Kopf bis zur Rückenfinne. Vielleicht war ihm der Krach von der Großschiffahrt zu groß.

Um 19.40 Uhr waren wir dann im Museums- und Fischereihafen von Laboe hinter einem als Behausung für Punks und ihre Hunde genutzten Fischkutters fest. Das schöne Wetter wurde zu einem Bummel durch den Badeort genutzt, der mit Verbotsschildern und Automaten zum Bezahlen für das Betreten des Strandes gespickt ist. Wir fanden eine Eisdiele, wo wir nur für das Essen und nicht auch für das Atmen und die Sonnenstrahlen zahlen mußten und genossen unser Eis.

Für Niels war der Urlaub, zumindest mental, bald vorbei: an einem Zeitungsstand lasen wir die Schlagzeile „Dresden unter Wasser, Pegel 9,5m über Normal“. Da Niels zur Zeit im Nachbarland Thüringen angestellt ist zum Festlegen von Überschwemmungsgebieten bei Hochwasser betraf diese Nachricht direkt seine Arbeit. Von seinem

Gesicht konnte man genau seine Gedanken ablesen und die waren nicht Sonne, Segeln sondern Hochwasser und Arbeiten. Alles Reden half nichts. Er wollte sogar bei sich auf Arbeit anrufen, ob sie ihn bräuchten. Quatsch, denn erstens hat sein Chef seine private Handynummer und kann ihn anrufen und zweitens wozu übertriebene Loyalität gegenüber einem Arbeitgeber, der einen sowieso nur befristet eingestellt hat. Aber Niels ist nun mal Niels.

15. Tag – Regatta

Der Tag fing wie gewöhnlich an, Kampf um einen Platz auf den zahlenmäßig mehr als unterdimensionierten Klos, dann gleiches bei Duschen und Waschbecken.

Leider konnten wir unser neues Groß nicht einsetzen und mußten auf das alte zurückgreifen, auf dem noch das „DDR“ durchschimmerte (über denn noch sichtbaren Nähten des „GO“). Das bewirkte leider eine drastische Verschlechterung des Kreuzwinkels von 10 bis 15°. Dies wurde an der Zielkreuz besonders deutlich. Aber der neue Spinnaker kam zum Einsatz. Vor Schilksee verwirrten uns einige Folkeboote, die eigentlich nach uns gestartet sein sollten. Später stellte sich heraus, daß eine reine Folkebootregatta anlässlich des 60jährigen Bestehens dieser Klasse stattfand. Der Wind war eigentlich recht gut, die Sonne schien auch, also für Veteranenregattaverhältnisse überdurchschnittlich. Also wurde nach der Regatta wieder vor dem Strand geankert, gebadet und die schon Tradition gewordenen Pellkartoffeln mit Quark und Leinöl gegessen.

Zurück im Hafen bummelte wir die Stände im Hafen ab, wo es neben Essen und Trinken auch einiges maritimes gab (zum Beispiel Bücher, Halbmodelle, Schickimicki für Touristen und alte Seekarten für teuer Geld). Beim Amaretto-Crepës-Futtern trafen wir Regina und Fabian von der GERMANIA III, einer 8-m-R-Yacht. Vor der Siegerehrung luden sie uns an Bord zur Schiffbesichtigung. Ein gewisser Herr Krupp ließ die GERMANIA III in den 30ern für die Olympiade bauen. Zwischenzeitlich war der „Achter“ als Fahrtenschiff ausgestattet, was vor 2 Jahren auf einer Werft rückgängig gemacht wurde, sie war wieder ein sogenannter Daysailer, nur bestimmt für das Regattasegeln ohne

Komfort bei größtmöglicher Gewichtseinsparung. Niels konnte es gar nicht fassen, daß auf einer so großen Yacht mit so viel Platz unter Deck nicht einmal ein kleiner Kocher, geschweige denn eine vollständige Pantry eingebaut war. Ungläubig durchstreifte er das Schiff, guckte in die Hundekojen, ob sich nicht doch irgendwo ein Kocher versteckte. Etwas gewöhnungsbedürftig war auch das tiefgehende, nicht selbstlenzende Cockpit. Nach einem Bierchen an Bord der GERMANIA III ging es dann zur Siegerehrung, wo wir erwartungsgemäß nicht zu den ersten 3 unserer Klasse gehörten. Aber dafür gab es immer nur gravierte Gläser und wir bekamen wieder den Präsentkorb für die längste Anreise. Als ich nach vorne ging, um das gute Stück in Empfang zu nehmen, meinte jemand, der neben dem Rest der Crew stand, „das sei doch das Stasischiff“. Vielleicht sollten wir wieder „GO“ ins Segel schreiben, wahrscheinlich ist der Kommentator zu blöd dazu, dies zu verstehen.

Auf den 12ern fand dann noch ein eigenartiger Wettkampf statt, ein 50 kg schweres Paket wurde am Vorstag mit Hilfe des Fockfalls im Licht der Decksbeleuchtung und von Scheinwerfern auf Zeit hoch gewünscht, was unter dem lautstarken Anfeuern von Besatzungen und Zuschauern vonstatten ging.

Irgendwann wurden dann die Ergebnislisten ausgehängt, wir hatten von 14 gemeldeten und 8 gestarteten Yachten in der Klasse 30m²-Kreuzer den 5 Platz mit einer gerechneten Zeit von 03:58:48 belegt. Der erste hatte eine gerechnete Zeit von 03:18:53, der 4. 03:58:40, also wir sind nur mit 8 Sekunden am 4. Platz vorbeigeschrammt!

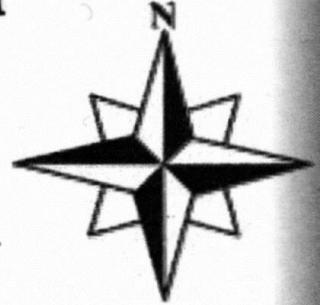
Bei der Feier gab es noch etwas Tumult im Festzelt, als eine offenbar nicht nur betrunkene Dame versuchte Striptease zu machen und von zwei Herren (gegen die sie sich heftig wehrte) zur Straße geschafft und dort festgehalten wurde, bis ein Krankenwagen sie abholte.

Am Sonntag früh mußten wir uns noch im Hafenbecken verholen, um die mitgebrachten Lebensmittel für den Rest des Törns zu bunkern und Sören und Regina an Bord zu nehmen. Ich trat dann mit Sörens Ford die Rückreise nach Rostock an.

Boots- & Yachtservice Runge



Christian Runge
Budapester Straße 51
18057 Rostock



Mobil: 01748193821

Telefon: (0381) 4 44 43 31

Internet: www.bootsundyachtservice.de
E-mail: chr-runge@t-online.de





Die UNIVERSITAS unter Deck



Beim Einfädeln des Mastfußes



Die Fallen und Strecker



Kopenhagen – Vitte



Test des neuen Großsegels



VOR – die SEB



Start zu Rund Bornholm



Gewinn des 2. Warnemünder Dreieck
und der Gesamtwertung aller Dreiecke





Richtung Kopenhagen im Oktober



Heißes Apfelmus von Paul



Schnellste gesegelte Zeit



Slippen Spischaukel



Sonnenuntergang hinter dem

Ixy-heck

Blick ins UNIVERSITAS-Rigg



Christoph mit Wikingerschiff auf Helling



da sind die angreifenden Wale



in Kopenhagen



im Langelinieyachthafen



Sonnenschutz



Fahrwassermarkierung im
Roskildefjord



Kopenhagen bei Nacht



Nyhavn bei Nacht



Spisegeln bei Flaute

Nur Segeln ist schöner!

... "Das glaub ich nicht! Du willst mir weis machen, du bist Seemann und in deiner Freizeit segelst du auch noch auf diesem Segelschiff? Das gibt es doch gar nicht."

"Warum nicht", entgegnete ich gelassen und um noch eins drauf zu setzen: "Und weißt du, was ich mache, wenn ich nach Hause komme? Dann steig ich um auf ein Zehn- Meter- Boot und segle damit nach Skagen!" Ungläubiges Kopfschütteln. Ja kann denn ein Mensch so verrückt sein, lese ich in den Augen. Mir scheint das alles sehr normal und erstrebenswert, aber offensichtlich habe ich es hier mit einer besonders hartnäckigen Landratte zu tun. Immerhin ist diese Landratte an Bord eines Segelschiffes, es gibt also noch Hoffnung.

Wir sind auf der "Thor Heyerdahl", ein fünfzig Meter langer Dreimast-Topsegelschoner und auf Kindertörn. Und da Kinder bekanntlich viel weniger Platz benötigen, als Jugendliche, ist das Schiff mal wieder bis auf die letzte Backskiste ausgebucht.

Wer glaubt, das ist ja alles viel zu groß und zu schwer für Kinder zwischen fünf und elf Jahren, hat sich schwer getäuscht. Es gibt genug Niederholer oder Gordinge zu fieren und bei dem ruhigen Wetter können schon mal zwei Zehnjährige eine Gaffelgei bedienen. Außerdem gibt es ja noch Reinschiff und Backschaft und so ein Segelschiff ist auch ein wunderbarer Spielplatz. Aber nichts geht über das Steuern. Einmal achtern stehen und das große Schiff steuern- was für ein Gefühl. Damit die Nase über den Kompaß reicht, wird eine große Brotkiste auf der Grätling gelascht. Mit der Augeshöhe wächst auch das Selbstbewußtsein: "Geh mal da weg, ich kann gar nichts sehen!"

Und immer wieder die Frage: Dürfen wir denn mal da hochklettern? Und ein sehnsuchtsvoller Blick in den Mast. Der Kapitän hat nichts dagegen, ein Jolltau wird klargemacht und damit und mit einem Kindergurt gesichert geht es unter sachkundiger Anleitung hinauf. "Hallooo" tönt es schon wenig später von der Schonersaling, Nick hat es geschafft. Leider kann sein Vater nicht hinsehen, er ist nicht schwindelfrei und obwohl er zur Stammcrew gehört, hat er es in den letzten Jahren noch nicht weiter als bis auf die Höhe des Lümmelbeschlags geschafft. Offenbar hat sich diese Schwäche nicht vererbt.

Beliebter Treffpunkt der Kleinen ist das große Schlauchboot auf der Ladeluke, hier kann man hopsen und luftpaddeln, ein gutes Training. Am nächsten

Morgen schon naht der Ernstfall, wir ankern vor der dänischen Küste, alle Kinder werden ins Schlauchboot gesetzt und dürfen allein zum Ufer paddeln. Manches mal mußte das Motoringi zu Hilfe eilen, aber in diesem Jahr wurde Nick zum Schlauchbootkapitän ernannt, worauf er vor unseren Augen einen halben Kopf größer wurde. Sie machten ihre Sache wirklich gut.

In der letzten Nacht, auf dem Weg zurück nach Kiel, wurde es noch etwas ruppig auf der Ostsee. Meine Wache schmolz dahin, wie das Schokoladeneis beim Landgang in Ärösköbing, gerade das ich noch den Rudergänger ablösen lassen konnte.

Auch Christina, unsere hartnäckige Landratte, wurde seekrank und schwor, keinen Fuß mehr auf dieses Schiff zu setzen, es sei denn vielleicht im nächsten Jahr zum Kindertörn.

Nichts treibt einen Segler schneller aus dem Hafen, als ein voller Supermarkt im Sommer, in dem man mit drei vollen Einkaufskörben herumkurvt.

Ein langer Törn soll es werden, sieben Wochen und Norwegen ist das Ziel. Die wechselnden Crews werden noch frischen Proviant mitbringen, aber die Grundnahrungsmittel wie Nudeln, Reis und Getränke kommen gleich von Rostock mit.

Mit frischem Wind starten wir endlich und die paar Seemeilen bis Langeland verschwinden gurgelnd im Kielwasser. Nach einigen Stunden Schlaf vor Anker geht es weiter nach Kiel, wo Kristina zusteigen soll. Am Abend beginnt der Dauerregen, der im Süden später für Überschwemmung sorgen wird, wir beschließen im Kieler ASV einen Liegeplatz zu suchen. Und richtig, da steht doch jemand auf dem Steg. "Hallo, wir kommen vom Rostocker ASV und brauchen einen Liegeplatz." "Na und?" sagt der Mensch und macht Anstalten, sich zu verdrücken. Also, das hatten wir uns nun ganz anders vorgestellt. Aber mit ein bißchen hartnäckiger Freundlichkeit erschließt sich uns das Clubhaus und wir dürfen auch die Küche benutzen. Denn wegen des hässlichen Regens bleiben wir einen Tag länger, als geplant. Vielen Dank!

Dann aber juckt es und Skagen ist noch weit. Es geht nach Norden, den kleinen Belt heben wir uns auf, für's nächste mal.

Kann man oder kann man nicht? Jedesmal bei Ansteuerung der Brücke über den großen Belt frage ich mich, ob man denn unbedingt die ausgeschilderte Durchfahrt nehmen muß. Wir verzichten auf den Nervenkitzel und nehmen den sicheren Weg. Die Angler unter der Brücke lassen uns noch einmal hoffen, wir versuchen es auch, aber ohne Erfolg, das Abendbrot bleibt kalt.

Irgendwie scheint auch die Rolle ihren Geist aufzugeben, wir können uns trösten, mit dem schlechten Geschirr kann es ja nichts werden.

Samsø, dort wollte ich schon lange hin. Warum weiß ich nicht genau zu sagen, vielleicht weil es abenteuerlich- fremd klingt oder einfach nur, weil dort mein Sportbootkartensatz zu ende war und der nördliche Teil der Insel im Verborgenen blieb. Diesmal haben wir den richtigen an Bord. Langør im Stavns Fjord soll für die Nacht angelaufen werden. Kristina studiert die verfügbare Literatur, sieht verlockend aus, die Ansteuerung anspruchsvoll und der Hafen laut Handbuch oft überfüllt. Sieh mal, die Insel dort, weißt du wie die aussieht? "Wie eine Schlange, die einen Elefanten verschluckt hat" sage ich und spreche aus, was Andreas gedacht hat. Flache, grüne Inselchen gleiten vorüber, wir versuchen, sie mit der Luftbilddaufnahme aus dem Handbuch in Übereinstimmung zu bringen. Der Hafen, am Ende des Fahrwassers ist wirklich voll, in der Bucht davor liegen schon welche, die vermutlich zu spät kamen. Und es dämmt schon. Egal, versuchen muß man es und tatsächlich finden wir noch einen Platz, im Päckchen. Am nächsten Tag erkunden wir die Umgebung, das Wetter ist nicht besonders einladend. Am Ende haben wir, wie so oft, nicht viel mehr als den Hafen gesehen und uns ein bißchen die Beine vertreten. Auf dem Rückweg entdecken wir im Eingang eines Grundstücks ein kleines Regal. Hier kann man frische Kartoffeln und ein Bund Kräuter erstehen, das Geld kommt einfach in die Kasse daneben. Das riecht verführerisch und schreit geradezu nach Pellkartoffeln mit Kräuterquark. Dazu fehlt eigentlich nur noch...ein frischer Fisch, knusperig gebraten. Da wir mit der Angelei ein bißchen auf Kriegsfuß stehen, versuchen wir unser Glück im Laden am Hafen und angeln dort in der Tiefkühltruhe, mit Erfolg.

Ein gutes Essen macht nicht nur Arbeit und satt, sondern auch glücklich und so tragen wir es mit Fassung, daß es am nächsten Morgen so windig ist, das wir die Abreise verschieben müssen. Ebelfoft wird dann das Ende dieses Reiseabschnitts. Die rekonstruierte Fregatte "Jylland" aus dem 19. Jahrhundert ist ein guter Ansteuerungspunkt und auch aus der Nähe unbedingt sehenswert.

Mein Urlaub ist eigentlich zu Ende, ich muß wieder zur Arbeit nach Hamburg, aber mein Schiff läßt auf sich warten. Was liegt da näher, als das Trainingslager der Jugendgruppe noch "mitzunehmen". Meine Tochter Friederike ist zum ersten mal dabei und wir wissen noch nicht, wie es laufen wird.

Der Start ist schwierig, die Drachenbootfahrer sind noch bei ihren Finalläufen, deshalb ist der Zeltplatz noch nicht geräumt. Wir warten, es ist heiß. Endlos

erklingt das "...stand up, for the champions..." bei der Siegerehrung und es dauert bis zum späten Abend, bis unsere Zelte stehen und wir uns organisiert und gegessen haben.

Ich helfe Anke in der Küche und beim Einkauf und fahre bei Mäcki im Motorboot mit. Die täglichen Regatten sind spannend, das Training oft anstrengend. Ich staune, das nicht dem einen oder anderen die Lust vergeht. Am Abend, im letzten Licht des Tages nutzen wir die Chance und segeln auch einmal hinaus auf den Barther Bodden.

Dann klingelt das Handy, der Seesack ist schon gepackt und am nächsten Tag geht es an Bord zur Arbeit.

FRANK



YACHTSERVICE
POHL
www.yachtpohl.de
Tel. 0381-4 59 08 15
Am Strande 6 • 18055 Rostock

Jahresüberblick über die Saison 2002

Ansegeln	04.05.	„Rostocker 7“ gewonnen
Pfingstfahrt	17.-20.05	HRO – Vitte - Darßer Ort - HRO
W´mde	25./26.05	3. Platz ORC, hinter KERKYRA (Luffe 43), CEROS(1-ton)
Frühjahrsdreieck		
Überführung nach Aabenraa	01./02.06	alten Mast abgegeben
Rückführung über Kiel nach HRO	07.-10.06	neuen Mast nach Kiel neues Groß, Zieleinlauf VOR
Pokalregatta	06./07.07	2. Platz IMS hinter INNOVAZION (Rommel 33)
Rund Bornholm	08.-10.07	8. Platz, mit 41Std17Min, 6.-schnellste Zeit von 73, 1.Rostocker
Bäderregatta	13.07.	3. Platz IMS hinter GERONIMO (Vision 32), INNOVAZION
Urlaubstour	03.-17.08	Westküste Schweden, Göteborg, Lysekil, Laesö, Anholt
W´mde Herbstdreieck	07./08.09	1. Platz ORC, Jahresgesamtsieg
Blaues Band der Warnow	14.09.	schnellste gesegelte Zeit
Matchrace	03.10.	3:0 gegen den CEROS gewonnen Yardstick, 5.Platz
WSC 75	05.10.	als letzter im Känguruhstart nach
Absegeln	12.10.	ausgerichtet durch UNIVERSITAS, schöne Veranstaltung

Veranstaltung	Datum	Ergebnis	Klasse
W´mde Frühjahrsdreieck	25./26.05	3. Platz	ORC 1
Pokalregatta	06./07.07	2. Platz	IMS 1
Rund Bornholm	08.-10.07	8. Platz, mit 41Std17Min / 1.Rostocker	IMS 2
Bäderregatta	13.07.	3. Platz	IMS 3
W´mde Herbstdreieck	07./08.09	1. Platz + Jahresgesamtsieg	ORC 1
Blaues Band der Warnow	14.09.	schnellste gesegelte Zeit	Y-Stick
Matchrace	03.10.	3:0 gegen den CEROS gewonnen	
WSC 75	05.10.	5.Platz	Y-Stick

Blaues Band der Warnow 2002

Obwohl wir uns letztes Jahr fest vorgenommen haben, das Blaue Band der Warnow in diesem Jahr in den ASV zu holen, stand bis einige Tage vor dem 14. September gar nicht fest, ob wir denn in diesem Jahr überhaupt teilnehmen würden. Die meisten Mitglieder der Mannschaft waren gerade an diesem Wochenende nicht in Rostock oder wollten auf ihren 14s segeln und das Blaue Band gewinnen und ohne Crew ist schlecht segeln. Da kam uns dann aber die Idee, Sponsorensegeln zu machen und nebenbei beim Blauen Band mitsegeln, damit man den Nichtsegelern auch was bietet.

So wurden also die beiden Unimitarbeiter eingeladen, die uns im Winter den Klemmflansch neu gedreht hatten und auch die Versicherungsmaklerin, mit der Paul die neue Police ausgehandelt hat sollte mitkommen, zusammen mit einem weiteren Gast. Von der Mannschaft waren Albrecht, Paul, Christian, Martina, Anke und ich dabei, Manner sollte mit Verspätung sein Geburtstagssegeln eingelöst bekommen. Somit konnten wir ein ruhigen Segeltag einlegen, ohne Anstrengungen, weil wir ja eigentlich nur die Gäste aussegeln wollten. Wer nicht kam waren eben diese.

So starteten wir dann doch nicht in aller Ruhe aus der letzten Reihe, sondern gingen mit dem Hauptfeld über die Linie. Das war schon ganz spannend, weil mit Backbordschoten nur der Holebug zu segeln war und die Warnow bekanntermaßen endlich ist, so ging ein lautes Raumrufen vom Leeboot (das war der Drachen TRITON) über die 4 oder 5 Zwischenboote bis zum Luvboot. Das mußte dann wenden und alle anderen konnten es ihnen nachtun. Wir lagen kurz hinter der Roy aus Warnemünde mit Thomas Schmidt an Bord, der uns ein Wochenende vorher noch so manchen Trick beigebracht hat, wie man mit einem Eintonner umzugehen hat. In Lee konnten wir ihn überholen und sind dann mit einem Anlieger Richtung Überseehafen gesegelt.

Ab der Warnowfähre führten wir das Feld der Yardstick unter 110 Boote an. Vor uns die Jollen, mit denen auch die 14-footer gestartet waren. Es wehte mit 3-4 Bft. aus West, so daß wir noch mit maximalen Segeldruck segeln konnten. Nach relativ kurzer Zeit waren wir an der Baustelle vom Warnowtunnel. Gleich nachdem wir an den Baggern vorbei waren begannen diese alles für das Anlegen der Schute bereit zu machen und

haben dabei fast das ganze Fahrwasser gesperrt, da hatten wir also Glück gehabt. Nicht so schön war, daß es anfang zu nieseln. Nun ging es zur Wendemarke, wir machten den alten UNIVERSITAS-Spi fertig, da wir einen spitzen Raumschotkurs erwarteten. Dann würde der Regenbogenspi zuviel Fläche haben und uns nur auf die Seite legen. So konnten wir mit etwa 6 Knoten die Warnow wieder runtersegeln bis zu Fiko. Der Wind drehte nördlicher, die Boote hinter uns mußten nun alle kreuzen, hatten wir also auch da Glück gehabt. 300 Meter vor uns sahen wir die 14 um die Tonne gehen, ein interessantes Schauspiel, da sich zumindest einer von den Dreien nicht so ganz sicher war, wie das denn zu machen ist. Er segelte in Lee vorbei, nahm den Gennacker runter und kreuzte auf dem Weg den er gekommen war wieder zurück. Er bemerkte seinen Fehler und rundete die Tonne dann doch noch richtig, hatte seinen Platz aber verloren. Auch wir kamen nun in den Bereich der Tonne und es galt den Spi einzupacken und die Genua zur Kreuz wieder zu setzen.

Und es wurde eine Kreuz! Was sich schon auf unserem Spinnackerkurs andeutete, war nun zu erleben, eine Wende nach der anderen. Es wurde ein Zickzacksegeln vom Anschlag Fahrinne Backbord zum Anschlag Fahrinne Steuerbord. Einer mußte immer auf das Lot gucken, wenn nur noch 30 cm Wasser unterm Kiel war wurde gewendet. Am Ende waren das sicherlich 40 Wenden bis zur Tonne. Aber immerhin haben wir zwischendurch sogar ein Lob bekommen und zwar von Thomas, der meinte das sieht ja schon ganz gut aus. Aber bei der Übung.... Die Schotenreißer begannen sich im Bereich des Überseehafens dann doch zu beschweren. Es hat sich aber gelohnt: wir haben die schnellen 14-footer überholt und damit auf die ersten Jollen 10 Minuten aufgeholt.

Nun kam der eigentlich schönste Teil, die Sonne kam wieder raus und wir setzten den Regenbogenspi, da es fast vor dem Wind wieder in den Stadthafen ging. Der Wind hatte inzwischen wohl ein wenig zugenommen und so kam Marten auf seinem 14 auch ganz gut ins Gleiten und wir warfen so manchen Blick zu ihm rüber und staunten, wie schnell so ein Skiff segelt mit seinem Gennacker. Aber komischer Weise kam er gar nicht richtig näher und bei einem Blick auf die Logge wußten wir auch warum, unsere Geschwindigkeit war auch nicht von Pappe, wir segelten mit 8 kn die Warnow runter. Kurz vor der Gehlsdorfer Fähre konnte Marten uns dann aber doch noch überholen, da der Kurs für uns langsam

zu spitz wurde und wir den Spi nicht mehr richtig zum Stehen brachten. Also wurde die Genua wieder hochgezogen und der Spi geborgen. Auf dem letzten Stück in den Stadthafen und zurück zum Steg des MYCR nahm Marten uns dann noch 2 Minuten ab, aber es reichte für ihn nicht, um als schnellste Yacht durchs Ziel zu gehen. Dafür reichte es bei uns. Im zweiten Anlauf hatten wir es geschafft.

Wir segelten in den Verein, legten die UNIVERSITAS wieder in ihre Box und klärten auf. Danach machten wir uns zu Bier und einer Erbsensuppe auf in den MYCR. Dort wurde dann bei Sonnenschein der Tag ausgewertet. Gegen 16 Uhr war Siegerehrung und tatsächlich bekamen wir in diesem Jahr das Blaue Band für die schnellste gesegelte Zeit. Und eine 5 Liter Flasche Bier von der Stralsunder Brauerei. Die wurde dann von uns gleich geleert, man weis ja nie, wie lange sich so was hält.

Michael Heitner



Tonne

Rund Seeland 2002

zweiter Teil bzw. zurück nach Rostock

Nachdem Dirk uns in Laboe verlassen hat und Sören und Regina zugestiegen sind, machten wir uns am Sonntag auf den Weg Richtung Norden. Der Wind hatte aufgefrischt und blies kräftig aus Ost. In der Abdeckung der Kieler Förde sind wir noch unter Vollzeug losgefahren, mit Ziel Marstal. Regina schwante schon übles als sie wahrnahm wieviel Wind und Welle es geben wird. Ihre Ahnung bestätigte sich nach verlassen der Kieler Förde. Kurz nach passieren des Kieler Leuchtturms haben wir das Großsegel einfach gerefft und auf die Fock 4 gewechselt. Die ausgelaufen 8er machten sich angesichts des Windes auf den Rückweg in die Kieler Förde. Trotz verkleinern der Segelfläche nahm bei uns die Geschwindigkeit kaum ab und wir liefen mit guten 6 Knoten Richtung Marstal. Regina wollte zwar am liebsten einen anderen Hafen anlaufen, aber Marstal war am dichtesten und am schnellsten zu erreichen.

Etwa auf halber Strecke sprang aus heiterem Himmel die Maschine an. Sören und ich schauten uns an und wußten nicht wie uns geschah. Ein Versuch mit dem Zündschlüssel den Motor zu stoppen schlug fehl. Der Zündschlüssel hatte keinerlei Wirkung. Zum Glück hatten wir Rüdiger mit der sich unsere Maschine anschaute, denn nach kurzer Zeit roch es merkwürdig. Von Rüdiger kam denn das vernichtende Urteil, der Anlasser oder das Zündschloß hat einen kurzen. Er klemmte beide Batterien ab und daher hieß es Marstal unter Segeln einlaufen. Laut Hafenhandbuch sollte es kein allzu großes Problem sein, aber die Wirklichkeit sah anders aus. Die Werft hatte auf beiden Seiten vom Fahrwasser Schiffe liegen, so daß wir uns durch die Abdeckungen kämpfen mußten. Dies klappte ganz gut und es war auch eine Box auf der uns zugewandten Seite frei. Daher hieß es Segel runter und mit dem Rest an Fahrt in diese hinein. Dies klappte auch, so daß sich Rüdiger den Motor vornahm. Er klemmte ihn so an, daß mit Drehen des Hauptschalters der Motor anging und nach Beendigung der Manöver klemmte er den Motor immer komplett ab. Am nächsten Morgen hieß unser Ziel Omø. Niels besorgte noch Fisch und Sören fiel kurz vorm Ablegen ein, das er sein Portemonnaie in der Dusche liegen gelassen hat. Leider war es weg und auch beim Hafenmeister wurde nichts abgegeben. So hinterließ er seine Telefonnummer, in der Hoffnung, daß jemand das Portemonnaie doch noch abgibt. Nach dem Auslaufen hieß es erst Kreuzen um dann mit einem guten Halb-Wind-Schlag Langeland an Steuerbord liegen zu lassen. An der Nordspitze Langelands ging es hoch an den Wind um dann nach einer Wende unter Unterstützung vom setzenden

Strom Omø anzuliegen und auch unter Segeln in den Hafen einzulaufen. Da die Boxen auf Omø sehr breit sind konnten wir nur einen Heckpfahl erwischen. Doch Dank Niels seiner Leinenwurftechnik, er warf die zweite Heckleine aus einiger Distanz über den anderen Heckpfahl. Diese Manöver brachte uns von den anderen Seglern Applaus ein.

Später am Abend lief denn eine große Yacht ein und versuchte festzumachen. Es war eine lustige Angelegenheit wie der Skipper seine Frau über seine neue Yacht scheuchte. Auch mit seinem Bugstrahlruder wurde das Manöver nicht besser. Als abends dann die Fallen klapperten und wir ihm einen dezenten Hinweis gaben, machte der Skipper abends noch ein wenig Sport und versuchte seine Fallen wegzubinden.

Als es dunkel sah jemand einen Fender schwimmen. Dieser treib dann auch genau in unsere Richtung, so daß Sören auf einen Pfahl kletterte und den Fender auffischte. Der Fender gehörte, wenn wir richtig lagen zu unserem Skipperpärchen. Die waren laut Aufschrift übrigens aus dem Ruhrpott.

Am nächsten Morgen ging es dann bei frischem Wind aus dem Hafen und aufkreuzender Weise das Smålandsfahrwasser gen Osten und dann Richtung Guldborgsund. Auf den langen Schlägen tauschten wir dann endlich die festen Taklinge der Backstage, in Taklinge mit Schäkeln um. Damit können wir bei verdrehter Talje endlich die Leinen auszutörnen. Der Brückenwärter un Guldborg hatte ein Einsehen und lies uns nicht lange warten, so daß wir unter Segeln durch die Brücke gehen konnten. Im Sund sind wir dann erst einmal an den Steg um Abendbrot zu machen und das stille Örtchen aufzusuchen. Trotz später Stunde entschlossen wir uns noch bis Nykøbing zu fahren. Der Wind hielt anfangs auch durch, nur als es dann immer dunkler wurde und die laut Karte vorhanden Peilfeuer nicht zu finden waren, machte Rüdiger den Motor klar und unter der eisernen Genua ging es dann auf der 6 Meter Tiefenlinie weiter. Dies klappte sehr gut. Kurz vor der Einfahrt in den Hafen ging plötzlich der Drehzahlmesser nicht mehr und in der Kajüte hatte die Luft eine merkwürdige Blaufärbung. Also, noch mal kräftig Gasgeben und mit dem Restschwung in die zum Glück freie Box die sich gleich hinter der Einfahrt befand. Dann in der Einfahrt ging die Maschine aus. Unser Bordmechaniker konnte aber nichts finden und auch am nächsten morgen ließ sich mit Bordmitteln kein Fehler finden.

Also hieß es raus aus dem Hafen mit Kurs Rostock. Den Guldborgsund durchsegelnd ging aus bei leichten Winden via Gedser gen Süden. Unterwegs besuchte uns noch ein Vögelchen, welches sich den Rücken von Niels zum Ausruhen aussuchte. Niels mußte dann eine ganze Weile in Zwangshaltung

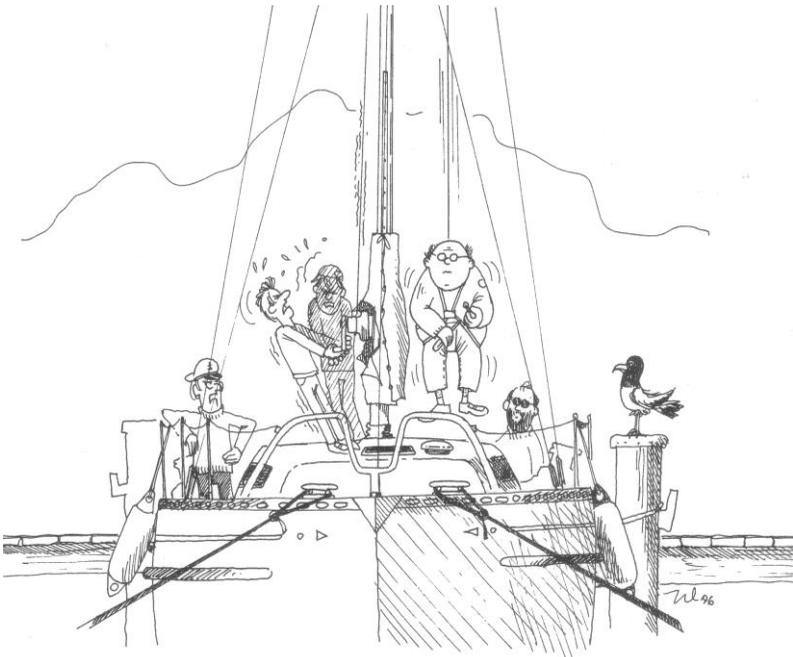
verbringen, bis das Vögelchen sich erleichtert hat und ausgeruht wegflug. Der Wind ließ immer weiter nach und eine Armada von Schmetterlingen überfiel SHANTY. Nach Erreichen des Seekanals gingen die Segel runter und die Unterwassergenua an.

In Gehlsdorf angekommen ging ein Supertörn zu Ende auf dem wir bis auf die Kreuz durchs Smålandsfahrwasser immer Halbwind oder Spiwind hatten. Auch Ölzeug wurde ganze 3 mal rausgeholt. 2 mal wegen überkommenden Wasser bei strahlendem Sonnenschein und einmal wegen leichter Nieselregenschauer.

Alles in allem, ein super Törn, abgesehen von dem Schaden an unserem Anlasser bzw. Zündschloß.

Solche Urlaubsreisen wünscht man sich immer.

Christoph



"Er ist nicht gerade der Leichteste und kein so gewaltiger Technikfreak, aber er ist schwindelfrei."

Die 65. Warnemünder Woche

Nachdem die UNIVERSITAS schon vorab durch verschiedene regionale Medien zum heimlichen Favoriten der 65. Warnemünder Woche 2002 erklärt wurde, näherte sich die Stunde der Wahrheit. Nun sollte sich zeigen was die Anstrengungen der Wintersaison, das viele Geld für das neue Rigg und die Anschaffung des über Kredit finanzierten Großsegels gebracht haben. Wir, die Mannschaft jedenfalls sind guter Dinge. Wir haben viel probiert und trainiert und das Schiff samt Ausrüstung ist in Ordnung.

Sonnabend der 06. Juli: trotz der langen Diskussionen des Vorabends bis spät in die Nacht hinein ist morgens um 06:30 Uhr nicht mehr an Schlaf zu denken, die gesamte Mittelmole ist voll von segelbegeisterten Sportlern, ehrgeizigen Trainern und übereifrigen Eltern - einem Pulk von Möwen gleich, im Kampf um die besten Plätze an der Jollenslip.

Müde quälen sich die drei an Bord verbliebenen aus den Schnarchtüten. Ein Blick an Deck verrät, was wir schon am Vorabend zwischen Wachkoma und Halbschlaf erörtert hatten, null Wind aus nirgendwo, keine Sonne und dazu dieses Gezänk. Egal, wir sind wach, also auf in den Wellness-Bereich, ein Damen-Bahnhofsklo zur Hauptverkehrszeit wäre neidisch auf diese Besucherzahlen so früh am Morgen.

Anschließend auftakeln, anmelden, Wetterbriefing, Steuermannsbesprechung, Frühstück um 10:00 Uhr und Auslaufen zur Bahn Foxtrott. Zur Besatzung zählen für diesen Tag: Martina, Andrea, Claas, Marten, Christian und ich, sowie drei Gäste unseres Sponsors VNG (Verbundnetz Gas AG).

Im Bereich der Regattabahn dann das, was ohnehin jeder Teilnehmer erwartet hatte - der deutlich sichtbare, weil senkrecht herunter hängende Antwortwimpel auf dem Startschiff.

Wir trieben dann ca. 2 Stunden in der Nähe des Startschiffes, als plötzlich Unruhe durch das Feld zog: leichter Wind, oder doch nicht? Irgendwann riß auf dem CEROS der Geduldsfaden und ein wunderschönes honigfarbenes Großsegel klettert den Mast empor, ein Blick nach Backbord verrät das die GO ebenfalls das Groß, allerdings ein Schwarzes setzt. Nun gibt es auch bei uns kein Halten mehr, das neue Segel muß endlich hoch. Überall im Bereich der Bahn Foxtrott werden die Segel gesetzt. Rasmus ist das egal, der Wind bleibt wo er ist, nämlich irgendwo anders. Ein recht trauriges Bild: drei herausgeputzte Eintonner angriffslustig und zum Sprung bereit, mit ihren besten Tüchern, oder besser `Folien`, und dennoch umhertreibend und zum Warten verdammt.

Nach 4 Stunden dann das erlösende Signal: der Abbruch aller Tageswettfahrten ist gleichzeitig auch der erste Startschuß des Tages. Der `Run` auf die Liegplätze im Strom, möglichst dicht am Getränkewagen und dennoch ganz außen im Päckchen wegen der morgendlichen Ruhe, beginnt. Auch ohne das Segeln ist es ein schöner Abend. Die Themen gehen nicht aus: Tuchgewichte, Segelschnitte, Segelmacher, Preise, Manövertaktik usw.

Sonntag morgen: die Möwen sind schon wieder zu Gange, Sonne und vor allem Wind! Also Frühstück, Wetterbriefing und Auslaufen bei mittlerem Wind aus westlichen Richtungen. Gegen 10:00 Uhr erfolgt dann der erste Start zur Pokalregatta 2002. Für die Klasse IMS am Start sind die INNOVAZION, eine Rommel 33, CEROS, GO und UNIVERSITAS. Gesegelt wird die olympische Bahn mit Zusatzdreieck. Als Erste im Ziel die INNOVAZION, gefolgt von der GO als dritte gehen wir, d.h. Claas (Vorschiff), Marten, Andrea, Martina (Schoten/Backstagen/Fallen), Stefan (Großschot/Traveller), Christian (Springer/Packer) und ich am Ruder über die Ziellinie.

Der zweite Start folgt unmittelbar. Der Wind flaut ein wenig ab, so daß es jetzt mit 2-3 aus WSW weht. Während der gesamten Wettfahrt klappen alle Manöver, kein einziger BH im Spi, alles ist wie aus dem Bilderbuch, als würden wir es seit Jahren so zusammen machen. Das Ergebnis dieser guten Leistung: ein Zieleinlauf als Erste. Und auch das dritte Rennen können wir als Erste beenden. Allerdings kommt uns am letzten Luvfuß ein Hiddensee (STUBBER, ASV zu Greifswald) in die Quere, oh man sind die lahm. Aufgrund der unterschiedlichen Rennwerte müssen wir der INNOVAZION 8 Sekunden abgeben, was uns den Sieg und somit auch den Gesamtsieg der Pokalregatta gekostet.

Am Abend schließen sich dann das Skipper-Meeting und die Bornholm-Party nahtlos an.

Für die Langstreckenregatta „Rund Bornholm“ sind 73 Schiffe gemeldet. Die ersten Besatzungen müssen die Fete schon frühzeitig verlassen da ihr Start auf 02:00 Uhr morgens angelegt ist.

Am Montag steigen wir gegen 09:00 Uhr aus unseren Kojen, basteln eine Einkaufsliste und verstauen unsere Klamotten für den Törn. Gegen 14:00 Uhr werten wir Wetter- und Strömungs-Vorhersagen aus, beobachten die Starts der anderen Schiffe und stärken uns bei einem letztem Frischbier oder einem Maschinenkaffee.

Gegen 17:00 Uhr legen auch wir ab und begeben uns zusammen mit 5 weiteren Yachten ins Vorstartfeld. Nach uns sollen nur noch 12 weitere Schiffe starten. Unser Start erfolgt um 17:37 Uhr mit einem

Spinnakermanöver, das in einer atemberaubenden Geschwindigkeit abläuft wie ich es vorher noch nie erlebt habe. Das ist ein Zeichen dafür, daß die Motivation sehr hoch ist und alle vor Spannung förmlich explodieren. Von dieser Aktion ist auch schon am nächsten Tag im Internet und in der Tageszeitung zu lesen. Grund dafür ist weniger das Manöver selbst, als vielmehr die Tatsache, daß wir mit der Spibaumnock die Tonne aufgespießt und mit unserem Spinnaker die Tonne weihnachtsfertig verpackt haben. Wie nicht anders zu erwarten zerreißt das `Packpapier`. Und weil Stahl doch härter ist als Karbon, ist nicht nur der Spi sondern auch der Baum hin.

Nach kurzem Schock reparieren Martin und Christian mit Hilfe einer Isomatte, Tape, einem kurzfristig ausgebautem Streckerrohr und der Bordaxt den Spibaum sofort. Während dessen telefoniere ich mit der Wettfahrtleitung und bitte sie das WSA zu informieren.

Mit korrigiertem Start, geflicktem Baum und Halbwindspi nehmen wir die Verfolgung unserer inzwischen vorrausgeeilten Mitstarter auf.

Von Darßer Ort bis zur Südspitze von Bornholm, die wir am Dienstag gegen 11:00 Uhr erreichen, segeln wir mit Groß und Genua. Obwohl alle 5 Schiffe eigentlich gleich schnell sein sollten, holen wir alle 5 „Ausreißer“ bis 03:00 Uhr in der Früh ein.

Unter unserem Regenbogen-Spi laufen wir dann nach Norden bis Hammerode und holen einige Schiffe ein- bzw. über. Unter anderem ist auch unser „Schwesterschiff“, die UNIVERSITAS II dabei.

Gegen 15:00 Uhr runden wir Hammerode und bergen den Spi.

Der Schreck ist groß als wir sehen, wie die VARUNA uns einholt und uns die Hamburger ROY, mit Leichtigkeit, überholt.

Nachdem der Wind so dreht, daß wir wiederum einen Spi ziehen können, setzen wir den FDP-Spi der `alten Lady`. Nach 2 Stunden mit schöner Fahrt über Grund sind wir der Meinung das eigentlich mehr Tuch hoch müßte, um nach vorn zu kommen. Also wechseln wir wiederum auf unseren Regenbogen-Spi. Für das Manöver brauchen wir insgesamt knapp 45 Sekunden - eine beachtliche Zeit, wenn man bedenkt das immerhin 90m² runter, die Schoten umgeschlagen und 120m² wieder hoch müssen, wir eigentlich beim Abendbrot sind und der Wind uns mit ca. 4 Bft. bei leicht bewegter See mit 8 kn vorantreibt.

Die folgenden Stunden verbringen wir damit, die DEBICARE, ein 11m One-Design, zu beobachten und am Horizont ein weiteres, vor der untergehenden Sonne sichtbares Schiff zu identifizieren (INNOVAZION???)

Nebenbei segeln wir natürlich schnell, so daß wir die 93 Meilen von Bornholms Nordspitze bis zur Tonne Darßer Ort West in knapp 10 Stunden zurück gelegt haben.

Unmittelbar vor der Rundungsmarke Darßer Ort West zieht eine Front über uns herüber die sich dadurch ankündigt, daß plötzlich ein sehr warmer Wind von vorne weht und alle Schiffe, die wir voraus erkennen können, sich schwer auf die Seite legen. Dann erfaßt die Front auch uns. Nach kurzem Gewühl in der vom Kompaßlicht rot schimmernden Gischt, die die Winschen in Lee umspült, können wir das Boot wieder unter Kontrolle bringen und den Spi zum Stehen.

Mit geschätzten 12 kn geht es durch die tief schwarze Nacht, doch leider in Richtung NNO wo wir herkommen. Also runter mit dem Spi und hoch die Genua und das letzte Stück bis zur Tonne gekreuzt.

Mit dem Erreichen der Tonne Darßer Ort West muß unglücklicherweise irgend jemand gegen den Windregler gekommen sein, denn da stehen wir: ca. 15 Boote auf einem Areal von 1x1 Seemeile. Wir lauern alle wer, wann, wo, wie schnell und auf welchem Bug treibt oder segelt.

Um die Mannschaftsmitglieder zu nennen möchte ich kurz die Situation an Bord beschreiben. Marten, Martin, Stefan, Gunnar, Christian und Martina sind gegen 02:00 Uhr in die Kojen gegangen. Olli, Claas, Andrea und ich vertreiben uns die Zeit mit Dosenbier und ständig brennenden Zigaretten (um auch den leisesten Windhauch zu registrieren!). Wir probieren es unter Land, entscheiden uns dann aber, entgegen allen anderen, dafür raus auf See zu gehen.

Wir benötigen für die Strecke Darßer Ort - Graal Müritz ganze 6 Stunden. Die Entscheidung ist wohl die Richtige, denn dadurch können wir um 10:55 Uhr, nach 41 Stunden und 17 Minuten, in Warnemünde als 8. Boot über die Ziellinie gehen und so unserem ärgstem Konkurrenten -der INNOVAZION - ganze neun Minuten abnehmen. Die startete mit uns, blieb aber vor Ahrenshop unter Land.

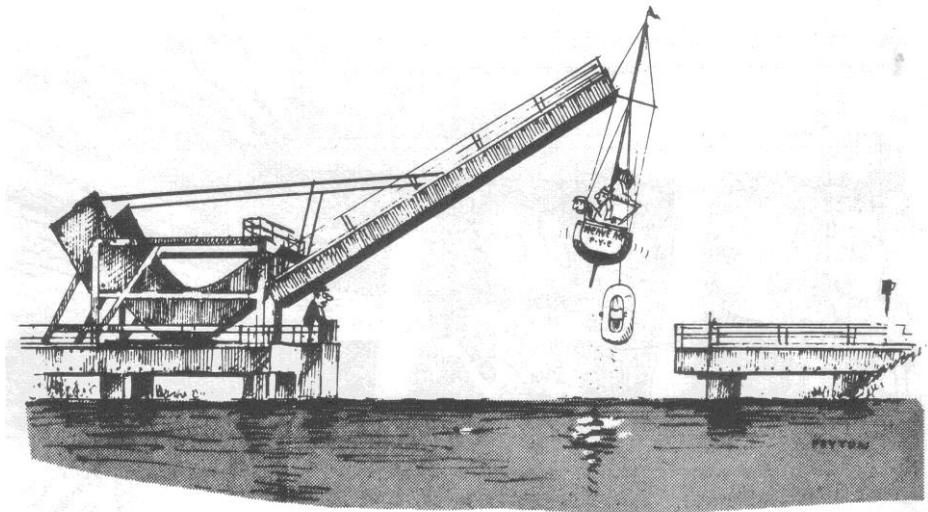
Die Freude an Bord ist groß, als wir beim Einlaufen in den Strom feststellen, das erst 7 Schiffe im Ziel und wir offensichtlich die ersten Rostocker waren.

Am Sonnabend dem 13.07. folgt für uns noch die Bäderwettfahrt. An Bord sind Christian, Marten, Claas, Stefan, Martina, Albrecht am Ruder und ich.

Start ist vor W'mde, eine kurze Kreuz und dann bei leichtem Wind der KERKYRA hinterher bis Kühlungsborn, als 4. um die Wendemarke und dann bei äußerst seltsamen Bedingungen und zunehmendem Wind zurück nach

W'nde. Bei dieser Kreuz, kommt es nicht nur einmal vor, das 2 Boote mit entgegengesetztem Bug, aber exakt gleichem KüG nebeneinander her fahren. Letztendlich müssen wir noch die CEROS passieren lassen, die jedoch aufgrund ihres schnelleren Rennwertes ihren Platz im Ziel abgeben muß. In unserer Klasse erreichen wir so den 3. Platz von 7 gestarteten Booten, hinter der GERONIMO, einer „Vision 32“, und INNOVAZION. Im XXL-Cup, der Gesamtwertung der Warnemünder Woche, belegen wir den 4. Platz, da IMS-Schiffe gegenüber den ORC- und Yardstickbooten mit ihren großen Startfeldern benachteiligt sind. Als Schlußsatz bleibt für mich zu sagen das wir stolz auf unser Ergebnis und auf unseren Verein sind, auch wegen der zahllosen Glückwünsche die wir von vielen Rostocker Seglern anderer Vereine bekommen haben. Die neue UNIVERSITAS ist ein anspruchsvolles, schnelles Schiff, dennoch haben wir, die Mannschaft, es inzwischen gut im Griff und es macht einfach Spaß schnell zu segeln.

Paul Lehmann



"Das kommt davon, wenn man so ungeduldig ist."

Aye, aye, Sir!

Von der Kunst, eine unangefochtene Skipperpersönlichkeit zu werden

Der Führungsstil des ausgehenden 20. Jahrhunderts unterscheidet sich erheblich von dem unserer Väter und ehemaligen Chefs. Damals spielte sich eine Entscheidung in zwei Schritten ab.

- 1. Die Führung gab offen den Mitarbeitern ihre Vorstellungen bekannt.*
- 2. Die Mitarbeiter sagten o. k.*

Heute ist der ganze Vorgang demokratisch wesentlich besser aufgearbeitet und läuft im allgemeinen folgendermaßen ab:

- 1. Geheimgespräch der Führung zur Abstimmung der demokratischen Vorgehensweise.*
- 2. Geheimgespräch Führung - Gewerkschaft zur Abstimmung der demokratischen Vorgehensweise.*
- 3. Geheimgespräch Gewerkschaft - Politiker zur Abstimmung der demokratischen Vorgehensweise.*
- 4. Geheimgespräch Führung - Politiker zur Abstimmung der demokratischen Vorgehensweise.*
- 5. Offene Gespräche Führung - Gewerkschaft entsprechend der vereinbarten demokratischen Vorgehensweise mit gegenseitigen vorher nach Drehbuch vereinbarten verbalen Angriffen.*
- 6. Offene Gespräche Gewerkschaft - Politiker entsprechend der vereinbarten demokratischen Vorgehensweise mit gegenseitigen vorher nach Drehbuch vereinbarten verbalen Angriffen.*
- 7. Offene Gespräche Führung - Politiker entsprechend der vereinbarten demokratischen Vorgehensweise mit gegenseitigen vorher nach Drehbuch vereinbarten verbalen Angriffen.*
- 8. Die Mitarbeiter sagen o. k.*

Wie man unschwer erkennen kann, dauert die heutige demokratische Methode zwar rund sieben mal so lang und führt zum selben Ergebnis, hat aber den unbestreitbaren Vorteil, daß sich die Mitarbeiter nicht mehr von der bösen

Führung unterdrückt fühlen, daß der Politiker seine Existenzberechtigung bestätigt bekommt und die Gewerkschaft Mitgliedsbeiträge erhält.

An Bord ist die Situation ähnlich wie im Staatsgefüge: je besser das Wetter und je ruhiger die See ist, desto mehr Diskussionen werden verlangt. Wird die Situation brenzlich, schart sich alles um den Skipper.

Wenn beispielsweise prächtiges Wetter herrscht und das Schiff bei zwei Windstärken durch die flachen Wogen gleitet, die Mannschaft an Deck in der Sonne liegt, während der Autopilot seine Arbeit verrichtet, kann man als Skipper nicht so einfach eine Kursänderung von 290 auf 320 Grad vornehmen lassen, weil man sonst mit Beschwerden der Crew zu rechnen hat: "Warum fahren wir einen anderen Kurs? Ich liege jetzt im Schatten, weil mir die Fock die Sonne wegnimmt." Oder: "Skipper, wo fährst du hin? Vorhin war's gemütlicher, jetzt spritzt es an Deck." "Skipper, das Schiff wackelt jetzt viel mehr."

Fährt das Schiff allerdings in einer dunklen, stürmischen Nacht bei schlechter Sicht und plötzlich taucht ein Großschiff aus der Dunkelheit auf und du schreist: "Ruder hart backbord!" kannst du sicher sein, daß dein Befehl diskussionslos befolgt wird.

Für den Fall, daß Sie selbst einmal Skipper sein sollten und sich überlegen, was denn den erfolgreichen Skipper auszeichnet, möchte ich Ihnen, aufgrund einer langjährigen Analyse, die zehn Gebote für einen erfolgreichen Skipper verraten.

1. Gebot: Du sollst selbst niemals etwas anfassen, nicht einmal das Ruder

Dies ist das erste und wichtigste Gebot. Fasse nie etwas selbst an, du läufst nämlich Gefahr, die Sache falsch zu machen. Vielfach wird argumentiert, daß der Skipper dann eingreifen soll, wenn die Situation besonders schwierig ist. Völlig falsch. Gerade dann ist die Chance am größten, daß etwas schief geht. Also, Hände weg!

Ein erfahrener Skipper wird nur dann etwas tun, wenn die anderen alle ausnahmslos seekrank oder betrunken sind oder wenn es wirklich nicht mehr anders geht. Dann vergiß aber nicht, die Arbeit (auch wenn sie noch soviel Spaß macht) möglichst bald wieder abzugeben.

Du wirst dich nun fragen, ob es unter diesen Umständen sich überhaupt lohnt Skipper zu sein. Nein, es lohnt sich niemals. Du hast die ganze Verantwortung, die Arbeit der gesamten Vorbereitung und sollst das, was dir

Spaß macht, nicht selbst tun. Du bist an Bord daher so etwas wie Badegast in leitender Funktion. Dennoch verstoße niemals gegen das erste Gebot, es ist eine schwere Sünde.

2. Gebot: Du sollst niemals, unter keinen Umständen zugeben, daß du Unrecht hattest.

Die Einhaltung dieses Gebotes ist ebenfalls von eminenter Bedeutung, will allerdings gelernt sein. Sollte dir beispielsweise in deiner Navigation ein 180-Grad-Fehler unterlaufen sein und ihr fahrt nun schon seit drei Stunden in genau die falsche Richtung, hat es wenig Sinn darauf zu beharren, daß dies die richtige Richtung sei. Du hast nun mehrere Möglichkeiten,

- Hast du das erste Gebot befolgt, bist du fein raus, denn dann hat den Fehler jemand anderer gemacht.

- Du sagst der Fehler sei zum besten der Crew geschehen, Du könntest anführen: "Also, Freunde, jetzt kann ich es euch ja sagen. Dort, wo wir hinfahren wollten, ist ein Seebeben angesagt. Ich habe euch das gar nicht mitgeteilt, um euch nicht zu beunruhigen. Ich bin mit euch in die andere Richtung gefahren, und die Gefahr ist jetzt vorbei. Steuermann um 180 Grad kehrt!"

- Du machst die Technik verantwortlich: "Also, diese verfluchte Elektronik, jetzt spielt doch offenbar seit drei Stunden das GPS verrückt und schickt uns in die falsche Richtung." Du ziehst nun den Sextanten heraus und richtest ihn auf die Sonne: "Mit den guten alten Methoden geht es doch am besten." Nach kurzem Gebrauch von Papier und Bleistift (du brauchst natürlich nicht Winkel zu rechnen, sondern kannst auch Männchen zeichnen) verkündest du den neuen Kurs.

- Du machst übernatürliche Dinge verantwortlich: ja, verflucht, was hat denn der Kompaß. Jetzt zeigt er plötzlich in die andere Richtung. Ob hier ein Unterseekabel liegt? Nein, das kann nur Neptun persönlich sein. Vor vielen Jahrhunderten ist es dem Fliegenden Holländer wie uns ergangen. Aber wir haben Gott sei Dank ein GPS, Also Steuermann neuer Kurs.."

3. Gebot: Du sollst Seekarten, Hafenhandbücher GPS und alles andere Informationsmaterial stets unter Verschuß halten, auf daß es dir wohlgerhe an Bord.

„Wissen ist Macht“, dieses Wort galt an Land bis zur Erfindung der Computernetzwerke, die Wissen allgemein zugänglich machen. An Bord brauchst du das nautische Informationsmaterial nur unter Verschuß zu halten und schon hast du alles Wissen und daher alle Macht. Zulässig ist es, sich einen Komplizen auszusuchen, meist nennt man den dann Coskipper, der zumindest Zugang zu Karten und GPS hat und als Navigator dient. Hafenhandbücher, Seehandbücher, Notfallhandbücher etc. gibt man aber nicht einmal dem Coskipper.

4. Gebot: Du sollst zumindest zweimal am Tag den reichen Schatz deiner Erfahrung demonstrieren.

Zu diesem Zweck ist es außerordentlich förderlich, dir ein bruchstückhaftes Wissen über das eben befahrene Gebiet anzueignen (z. B. aus dem Seehandbuch) und dieses dann bei Gelegenheit so zum besten zu geben, daß die Crewmitglieder an deine ungemene Erfahrung glauben.

"Elke, siehst du die Huk da vorne? Also, du steuerst so, daß du sie eine Seemeile Backbord läßt. in den vorgelagerten Klippen liegt ein alter Frachter, der hat das nicht gewußt. Ha, ha, ha, oder der Skipper war besoffen, ha, ha, ha. Du kannst auch von jetzt weg 275 Grad fahren, dann kommst du sicher vorbei." Die Crew wird ob deiner unglaublichen Ortskenntnis staunen. Fragt man dich, woher du das weißt, winkst du bescheiden ab und läßt deine Augen ruhig über das weite Meer schweifen....

5. Gebot: Du sollst gelegentlich ein Crewmitglied fragen, was es da eigentlich macht.

Auf die Frage, "was machst du denn da?", ist praktisch jeder so Befragte eingeschüchtert und beginnt sich automatisch zu rechtfertigen. Seine Rechtfertigung brauchst du dann nur zu hinterfragen. Dies ist eine ungemein subtile Methode zur ständigen Festigung deiner Führungsposition. Dies funktioniert ungefähr so: "Rudi, was machst du denn da?" Rudi, der gerade auf Geheiß des Steuermannes die Fock dichtholt, antwortet: ja, ich hole die Fock dicht. Ich habe mich sowieso gefragt, wozu ich die dichtholen soll, sie stand doch ganz gut." Darauf du vorwurfsvoll: "Aber, Rudi, dichtholen heißt doch nicht anknallen."

Oder: "Elke, was machst du denn da?" "Ich schenke euch einen Manöverschluck ein. Ich hoffe, der Wein ist euch nicht zu kalt." Skipper: "Ja,

wieso ist der Wein kalt? Hat jemand den Eiskasten laufen lassen? Wollt ihr die Batterie ruinieren?"

6. Gebot: Du sollst zu den Borddamen charmant sein.

Frauen haben einen natürlichen Instinkt, Autorität anzuerkennen, während Männer selbst Autorität sein wollen. Bist du bereits als Skipper mit Autorität ausgestattet und solcherart sozusagen der Platzhirsch, werden dich die Damen, ihrem Instinkt folgend, ganz automatisch unterstützen. Ein kleines Beispiel möge dies belegen:

"Also, Leute, wir werden jetzt in dieser Bucht ein wenig ankern", verkündest du und rufst damit den Widerspruchsgeist deiner männlichen Mitsegler hervor. "Warum gerade in dieser Bucht, warum nicht in der nächsten?" "Warum überhaupt ankern, wenn jetzt gerade so guter Wind ist?" "Warum immer ankern, wir sind doch auf einem Segel- und keinem Ankerurlaub?" So ähnlich wird sich die Kritik regen.

Sollten Damen an Bord sein, brauchst du nichts zu tun. Sie nehmen dich als Autorität sofort in Schutz: "Wenn der Skipper gesagt hat ankern, wird geankert. Außerdem ist es hier sehr schön." "Der Skipper hat ganz recht, der gute Wind wird in einer Stunde auch noch blasen." "Du mit deiner Meilenschinderei. Der Skipper weiß das besser, wir sind auf einem Segel- und keinem Meilenschinderurlaub."

Als Dank für die instinktive Unterstützung der Borddamen versprüht der Skipper von Welt Charme. Je nach Konstellation der Crew darf der Skipper seinen Borddamen auch ein Küßchen geben oder sie auf Händen von Bord tragen. Das haben sie gerne, und es fördert auf den geschilderten Umwegen Deine Autorität.

7. Gebot-. Du sollst dich niemals unter den Tisch trinken lassen.

Dieses Gebot ist ungemein wichtig und besonders bei reinen Männercrews unbedingt zu beherzigen. Nichts läßt die Skipperautorität mehr leiden, als wenn der Käptn eine Stunde zu früh unter den Tisch sackt und von der wankenden Crew nach Hause geschleppt werden muß.

Das heißt nun keineswegs, daß der Skipper nichts oder nur sehr wenig trinken soll. Nein er soll, ja muß in der Hafenkneipe tüchtig zulangen, aber stets so dosiert, daß auch der Trinkfesteste der Mannschaft kurz vor dem Skipper genug hat. Es bedarf ungemainer Übung und subtilster Dosierung des

Alkohols, daß es nach einer feucht-fröhlichen Runde dem Skipper noch gelingt, ein Glas allein auf das Wohl seiner total weggetretenen Crew zu trinken. Hier kann ich mit Worten leider nicht weiterhelfen, man muß üben, üben, üben.

8. Gebot: Du sollst jeden Tag eine Geschichte aus deinem Seemannsleben erzählen und darüber Buchführen.

Jede Crew erwartet, daß ihr Skipper mehr Erfahrung beim Segeln und also mehr erlebt hat als sie selbst. Das muß der Skipper aber auch darstellen indem er zumindest einmal, am besten nach dem Abendessen, eine kleine kurze Geschichte aus seinem Seglerleben zum besten gibt, die ruhig im Sinne des "Seemannsgarnes" ein wenig ausgeschmückt sein darf. So nach dem Motto:

"Ja, dieses Glas Bier hier erinnert mich an die Straße von Gibraltar bei Windstärke 10, als uns die amerikanische Mittelmeerflotte entgegenkam und ich mich mit dem Skipper des Flugzeugträgers über UKW unterhielt, ob sein Schlitz-Bier oder mein Königs-Pilsener besser sei. Das war'n Ding..."

Von größter Bedeutung für den umsichtigen Skipper ist es, über die Geschichten Buch zu führen. Nichts ist nämlich peinlicher, als wenn die Crew die Augen verdreht und im Chor die ihnen schon bekannte Story zu Ende erzählt.

9. Gebot: Gebrauche den Sextanten oder steige in den Mast.

Zwei Dinge sind es, vor denen der Durchschnittssegler großen Respekt hat: der Sextant und der Masttopp. Wer als Skipper an der Stärkung seiner Autorität interessiert ist, benutze zumindest gelegentlich den Sextanten und schau damit in die Sonne (Vorsicht! Filter vorklappen, sonst ist man geblendet und offenbart sich als Ignorant). Mindestens so gut ist es, an einem ruhigen Tag im Hafen den Bootsmannsstuhl zu besteigen und sich von der Crew in den Masttopp hochziehen zu lassen. (Ebenfalls Vorsicht! Nichts ist peinlicher als wenn man zwei Meter unter der ersten Saling mit zitternden Knien wieder heruntergelassen werden möchte).

10. Gebot: Du sollst die Gebote 1 bis 9 nicht allzu ernst nehmen.

Faustformeln für Abstandsbestimmungen

Land von See aus gesehen.

- (1) Bei 1 oder 2 sm Abstand haben Fenster noch ihre Form, man sieht Autos fahren und Menschen als Punkte.
- (2) Bei 3 sm Abstand sieht man Fenster als Punkte, Menschen sind nicht mehr zu erkennen, ausgenommen bei sehr klarer Sicht.
- (3) Bei 5 sm Abstand sind noch Hecken und einzelne Bäume zu erkennen, Einzelheiten von Häusern jedoch nicht mehr. Die Farben gehen ins Graue über.
- (4) Bei 10 sm Abstand erscheinen Häuser nur noch als Punkte. Felder, Wälder etc. sieht man nur noch hell-dunkel-tonig.
- (5) Bei 20 sm Abstand sieht man das Land nur noch als einen blau-grauen Schleier, heller auf Meereshöhe. Die Farben ändern sich jedoch, je nach Einfall des Sonnenlichts. Die Berge im Inneren des Landes bestimmen jetzt die Küstenkontur.

Die menschliche Gestalt:

- 90 m Gesicht helles Oval, Augenbrauen dunkler Strich, Person zu erkennen.
- 180 m Gesicht unklarer Fleck.
- 270 m Gesicht kaum noch wahrnehmbar.
- 360 m Gesicht nicht mehr zu erkennen, Gehen und Bewegung der Beine noch wahrnehmbar.
- 450 m Menschen erscheinen als dunkler vertikaler Strich.
- 1 sm Menschen erscheinen als Punkt.

Einschätzen einer ungefähren Entfernung auf See.

Die Breite einer durchschnittlichen Männerfaust am ausgestreckten Arm und der Abstand zwischen Auge und Faust stehen im Verhältnis 1 : 7. Man sucht sich zwei Landmarken auf der Karte, und wenn sie querab peilen, mißt man den Abstand der beiden in der "Einheit" Faust. Zum Beispiel zwei Objekte liegen 3,5 Faust voneinander entfernt. Die Landmarken liegen, laut Seekarte, 1,5 sm auseinander. So ergibt sich: 7 dividiert durch 3,5 = 2 und $1,5 \times 2 = 3$ sm beträgt der Abstand.

Bootshausdienste

Juni

01.-02.06. - Mistral
03.06. - Jollen
04.-06.06. - Zephir
07.-09.06. - Düwel ok
10.06. - Jollen
11.-13.06. - RiJo
14.-16.06. - Fent III
17.06. - Jollen
18.-20.06. - Zenit
21.-23.06. - Boe
24.06. - Jollen
25.-27.06. - Graubutt
28.-30.06. - Hoffnung

August

01.08. - Seestern
02.-04.08. - Pollux
05.08. - Jollen
06.-08.08. - Elan
09.-11.08. - Uni II
12.08. - Jollen
13.-15.08. - Shanty
16.-18.08. - Zeus
19.08. - Jollen
20.-22.08. - Yelland
23.-25.08. - lofocl
26.08. - Jollen
27.-29.08. - Mistral
30.-31.08. - Düwel ok

Oktober

01.-03.10. - Dorado
04.-06.10. - Bora Bora
07.10. - Jollen
08.-10.10. - Jürgen Bock

Juli

01.07. - Jollen
02.-04.07. - Universitas
05.-07.07. - Burrkäver
08.07. - Jollen
09.-11.07. - Moonlight
12.-14.07. - Buk
15.07. - Jollen
16.-18.07. - Tein
19.-21.07. - Brise
22.07. - Jollen
23.-25.07. - Vitt
26.-28.07. - Gipsy
29.07. - Jollen
30.-31.07. - Seestern

September

01.09. - Düwel ok
02.09. - Jollen
03.-05.09. - Nauke III
06.-08.09. - Vagabund
09.09. - Jollen
10.-12.09. - Solte See
13.-15.09. - Boe
16.09. - Jollen
17.-19.09. - Hoffnung
20.-22.09. - de Lütt
23.09. - Jollen
24.-26.09. - RiJo
27.-29.09. - Fent III
30.09. - Jollen

Vereinseigene Schiffe

Schiffsname	Schiffstyp	Segelfläche	Baujahr
UNIVERSITAS	1 Tonner Racer	86 m ²	1989
UNIVERSITAS II	Seekreuzer	35 m ²	1988
SHANTY	Seekreuzer	30 m ²	1953
BUK	Seekreuzer	30 m ²	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
www.asvzr.de