

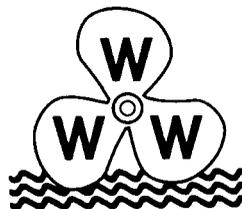
# *Jahresheft 2003*



*ASV zu Rostock*

**YACHT- u. SCHIFFSSERVICE**  
**WarnowWerkstatt Warnemünde**  
**Paap & Sohn OHG**

**Ing. F.-W. Paap**  
Volvo Penta Vertragshändler



Am Bahnhof 2a, Yachthafen  
18119 Warnemünde

Tel. (03 81) 5 29 72  
Fax (03 81) 5 16 23



## **Liebe ASV-er!**

Es war ein super Sommer... Sonne, Wind und mehr. Ich hoffe, jeder von euch hat soviel er konnte davon genossen.

Eine kleine Rückschau: Viele Ereignisse und Termine sind feste Bestandteile unseres Vereinslebens, eine Art roter Faden, der sich durch das ganze Jahr zieht, zum Beispiel An- und Absegeln, Herrentagstörn, Stiftungsfest, die Warnemünder Woche, das Blaue Band, unsere Kaminabende im Herbst und Frühjahr. Erstmals gab es einen gemeinsamen Fasching aller Vereine in Gehlsdorf. Ein voller Erfolg, darum wurde es in diesem Jahr wiederholt.

Ein wichtiges Ereignis war die Ausrichtung der Deutschen Meisterschaft Ixylon. Dabei haben wir auch festgestellt, dass wir hier an unsere Grenzen stoßen. Das Beschaffen von Equipment und die Organisation und Durchführung von Regatta und abendlichen Feten sind ein Kraftakt, der von zu wenigen Mitgliedern geleistet wird. Der Beschluß der Herbstmitgliederversammlung, die dafür investierte Zeit voll als Arbeitsstunden zu verrechnen, soll die Motivation verbessern. Besonders möchte ich unsere Jugend ansprechen, unseren Stand auf Regatten zu zeigen und mitzuhelfen, Regatten auszurichten. Auch das zum Jahresende gekaufte Schlauchboot wird die Absicherung zukünftiger Regatten erleichtern. Ich danke an dieser Stelle allen Spendern (auch den zukünftigen), die dies ermöglicht haben. Das Stiftungsfest wurde zusammen mit dem 50-jährigen Geburtstag der "Shanty" gefeiert. Darüber wird noch zu lesen sein. Außerdem fand bei uns der Verbandstag der ASV statt.

Olympia kommt! Manche hoffen es, manche bezweifeln es. Bei der Entwicklung der benötigten Infrastruktur wollen wir nicht zurückstehen. Während in Hohe Düne der neue Yachthafen entsteht, haben sich die Rostocker Vereine zusammengesetzt und ein Konzept zur Liegeplatzerweiterung erarbeitet. Etwa 500 Plätze sollen zusätzlich entstehen, durch Ausbaggern, Stegerweiterungen und einen zusätzlichen Schwimmsteg. Wie in der Zeitung zu lesen war, hat unser Oberbürgermeister offene Ohren für diese Vorschläge. Wir sind gespannt, wie und wann die Umsetzung erfolgt.

Was bringt uns 2004? Neben der Pfingstregatta wird es eine gemeinsame Sommersonnenwendfeier der Rostocker und Warnemünder Vereine am Schnatermann geben. Unser Stiftungsfest soll zum Zeitpunkt der Hanse Sail gefeiert werden, so können wir unseren Gästen eine schöne Kulisse bieten.

Für unsere Vollversammlungen und Arbeitseinsätze wünsche ich mir ausdrücklich eine bessere Beteiligung. Wer glaubt, Segeln im Verein bezieht sich nur auf das gemeinsame Bewegen der Boote und ein Bier auf dem Steg, irrt. Unsere Zukunft wird auf den Mitgliederversammlungen beschlossen und ohne gemeinsame Anstrengungen werden wir bald keinen Steg mehr haben, an dem wir unsere Boote festmachen und auf dem wir unser Bier trinken.

Euch allen immer eine handbreit Wasser unter'm Kiel, den Mut zum Aufbruch und eine glückliche Heimkehr!

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Frank', with a long horizontal stroke underneath.

FRANK, 2. Vorsitzender

Wo kämen wir denn hin,  
wenn niemand ginge,  
um zu sehen  
wohin man käme,  
wenn man denn ginge.  
(Pestalozzi)

## **Nachruf für Sybille Nolte („Schnuckli Peng“)**

**Liebe Sybille,  
so schnell, wie Du sonst bei uns warst, um mit uns zu  
arbeiten, zu segeln und zu feiern, so schnell bist Du  
unwiderruflich fort.**

**Wir, die Mitglieder des Akademischen Segler-  
Vereins zu Rostock werden Dich solange wir  
bestehen in liebevoller Erinnerung behalten und  
Dein Andenken bewahren.**

**Deine Freunde aus dem ASV zu Rostock**

**Leider von uns gegangen sind auch unsere  
Ehrenmitglieder**

**Margot Staltnann, die in den letzten Jahren  
regelmäßiger Gast bei unseren Stiftungsfesten war  
und**

**Hildegard Koch, die über 20 Jahre in Hamburg  
Gastgeberin der Rostocker ASV-Treffen in  
Hamburg war.**

## **INHALT**

420ER-WM 2003 HAYLING ISLAND, ENGLAND	7
KLAR IS'!	11
EIN MIßGLÜCKTER RÜGEN-RUND-TÖRN ODER WIE MACHT MAN EINEN MATERIALTEST	14
28.05.–01.06.2003, HERRENTAGSTOUR NACH KARREBÆKSMINDE	22
EIN ETWAS STÜRMISCHER URLAUBSTÖRN MIT DER BOE RUND RÜGEN	28
MIT DER UNIVERSITAS DURCH DIE SAISON 2003	41
JAHRESBERICHT 2003 DER ASV-JUGEND	59
WIR WOLLEN DOCH NUR SEGELN...	65
GEFUNDEN IN DER „YACHT“ NR. 26 VON 1933	67
VORWORT ZUM BÜCHLEIN SEGELSPORT VON 1910	68
SEGELN MIT FRAU HOLLE oder	74
DIE KEIMZELLE DES MONGOLISCHEN SEGLERVERBANDES HOCHSOMMER IM FRÜHJAHR	76
SHANTY'S 50ER	81
SOMMERTÖRN 2003	83
KREUZEN? NEIN DANKE, WIR HABEN URLAUB!	95
VETERANENREGATTA 2003	106
DIE GESCHICHTE DER SY SHANTY	108
GESCHICHTEN VON DER SHANTY	127
WICHTIGE VEREINSADRESSEN	137

## **420ER-WM 2003 HAYLING ISLAND, ENGLAND**

Eher überraschend, aber trotzdem nach einem 3/4 Jahr Vorausscheidungen und Wettkämpfen machten wir uns am 11.07.2003 auf den langen Weg nach England. Mit 2 Kleintransportern und 3 Mannschaften aus Mecklenburg-Vorpommern traten wir die rund 24-stündige Reise von Schwerin aus an.

Doch wurde unser Elan schon das erste Mal nach ca. einer Stunde Autofahrt im wahrsten Sinne ausgebremst. Bereits in Hamburg mußten wir bei stark sommerlichen Temperaturen ca. 1 1/2 Stunden im Stau verharren. Glücklicherweise verlief der Restweg ohne weitere größere Komplikationen.

Angekommen im Hayling Island Sailing Club bot sich ein sehr positiver Anblick. Ein riesiges Gelände auf dem neusten Stand, ohne weite Wege zum Wasser (außer bei Ebbe, wenn das Wasser vor uns „flüchtete“). Kurz: Ein besseres Revier mit solchen Rahmenbedingungen hätte es nicht geben können.

Im Laufe dieses Tages trafen dann auch alle anderen der 14 deutschen Besatzungen ein. Unsere Freude über den schönen Verein wurde dann aber abgeflacht als wir unsere Unterkunft aufsuchten. Es war nicht gerade das, was wir uns vorgestellt hatten, aber man gewöhnt sich an alles. Schließlich waren wir ja zum segeln dort und würden uns sowieso die geringste Zeit in unserem „Millright Holiday Village“ aufhalten.

Schon am darauffolgenden Tag ging es in die Vollen. Die Boote wurden aufgeriggt, noch mal genauestens durchgecheckt und dann ging's auch schon ab auf's Wasser. Die Zeitplanung wurde so erstellt, daß wir noch 1 Woche für Trainingszwecke zur Verfügung hatten. Dies sollte dazu dienen sich mit dem Revier vertraut zu machen, was auch bitter nötig war, denn so ziemlich niemand ist zuvor schon mal, in Spitzen bei rund 80 Meter Strom pro Minute gesegelt und somit waren auch fast alle theoretisch auf diesem Gebiet unerfahren. Teilweise war man mit Spinnaker auf dem Halbwindkurs mit „Rauschefahrt“ unterwegs, beide mußten nach außenbords arbeiten und das Wasser spritzte, aber bei solchen

Stromgeschwindigkeiten machte man leider nur viel Fahrt über Wasser, doch leider nicht über Grund. Manchmal war es schon deprimierend, hatte man eine Peilung zum Land und stellte fest, daß man nur wenige Meter in der Minute zurücklegte. An einigen Tagen benötigte man bei einlaufendem Gegenstrom mind. 3 Bft. um überhaupt vom Fleck zu kommen.

Schon die Trainingswoche forderte uns viel ab. Um uns an die Rhythmen zu gewöhnen, die in der Wettkampfwoche vorherrschen würden, blieben wir täglich ca. 4-5 Stunden auf dem Wasser. Auch dies lief ohne größere Schwierigkeiten, als wir uns an den hohen Salzgehalt des Wassers und die für England völlig untypischen Rekordtemperaturen von mehr als 30°C gewöhnt hatten.

Der erste offizielle Termin von hoher Bedeutung war die Vermessungen der Boote und dem dazugehörigen Material. Auch hier kam das deutsche Team geschlossen durch, nachdem bei dem einem oder anderen Boot auch mal Hand angelegt werden mußte. Ab diesem Zeitpunkt wurde die WM inoffiziell eröffnet. Die offizielle Eröffnung der "International 420 Class World Championchips" fand dann am Freitagabend, dem 18.07.2003 im Hayling Island Sailing Club statt. Eine perfekt ausgeplante Zeremonie, vom Einmarsch der einzelnen Nationen über Eröffnungsreden wichtiger Persönlichkeiten der 420er-Szene bis zum anschließenden Buffet, ließen einen für 2 Stunden alles andere um sich herum vergessen. Selbstverständlich war dies ebenfalls der erste offizielle Anlaß für uns und alle anderen Nationen die Teamkleidung aufzutragen, die wie auch schon im letzten Jahr sehr begehrt bei unseren Mitkonkurrenten war. Auf der Abschlußfeier, bei der das Tauschen der Teamkleidung üblich ist, wurden einigen von uns sogar beträchtliche Summen für die Teamjacke geboten.

Am nächsten Tag sollte dann also der Ernst beginnen: Die ersten Wettfahrten um den WM-Titel wurden ausgetragen. Besser hätte es nicht beginnen können. Gleich im ersten Lauf ersegelte eine Damencrew aus unseren Reihen den ersten Platz. Dieser unübertreffbare Anfang sollte nur der Beginn einer überaus erfolgreichen WM für das deutsche Team sein. Von Tag zu Tag segelten sich deutsche Crews immer weiter an die Weltspitze heran,

sowohl im Herren- als auch im Damenfeld. Dazu beigetragen haben sicher auch die traumhaften Bedingungen, die 1 Woche lang nicht hätten besser sein können (täglich 3-5 Bft. aus der selben Richtung sowie bis max. 1m Welle). Bis zum letzten Tag wurde um jeden Platz hart gekämpft. Denn jeder Punkt könnte am Ende wichtige Plätze bedeuten. Bei diesem hohen Niveau und Druck bekam niemand etwas geschenkt, schon kleinste Fehler konnten ausschlaggebend sein und mitunter über 10-20 Plätze entscheiden.

Doch am Ende der WM schnitt das deutsche Team den Erwartungen gemäß übertreffend ab. Im Herrenfeld konnten sich 4 der 7 Mannschaften in die erste Hälfte segeln. Auch die übrigen 3 Crews segelten in der zweiten Hälfte hervorragende Plätze heraus. Aber mit den Leistungen der deutschen Damenmannschaft waren alle Erwartungen übertroffen worden. Zwar haben sich deutsche Crews im Laufe der vergangenen Jahre international immer mehr etabliert, trotzdem war es ein großer Erfolg. Die deutsche Damenmannschaft beendete diese Weltmeisterschaft als erfolgreichste von insgesamt 60.

Alle 7 Crews konnten sich in die erste Hälfte segeln. Davon platzierten sich schon 3 Teams unter den ersten 6. Mit dem 29. Platz den ich mit meiner Steuerfrau Franziska Goltz ersegelte konnten wir mehr als zufrieden sein. Denn bedingt durch unterschiedliche Wohnorte und somit nur äußerst eingeschränktem Training an Wochenenden in Form von Wettkämpfen, waren unsere Erwartungen mehr als übertroffen.

Daß das deutsche Team bei der Siegerehrung sehr lautstark vertreten war, ist mehr als verständlich.

Den Abschluß eines rundum gelungenen Events und das war es wirklich, denn solch einen anhaltenden und tosenden Applaus für die Veranstalter, Wettfahrtleitung und die restlichen Helfer hab ich noch nie erlebt, war die abendliche Abschlußfeier. Hier wurde bis in die späten Abendstunden gefeiert, Teamkleidung getauscht und "smalltalk" mit Seglern anderer Nationalitäten gehalten - notfalls mit Hilfe von Händen und Füßen.

Gegen Mitternacht machten wir uns nach 2 1/2 Wochen wieder auf den Weg nach Hause.

Abschließend möchte ich sagen, daß diese WM eine Erfahrung ist, die einen seglerischen Höhepunkt in meiner Segellaufbahn darstellt. Was man dort innerhalb kürzester Zeit dazu lernt an Können und Erfahrungen ist enorm.

Anbei möchte ich mich hiermit auch noch bei allen Personen und Mitgliedern unseres Vereines bedanken, die mich dabei unterstützt haben dieses Ziel zu erreichen. Denn auch im Vorfeld standen zahlreiche Regatten an, die unumgänglich für eine WM-Teilnahme waren, sei es, weil sie vorgeschrieben waren, oder der optimalen Vorbereitung für England bedurften.

Eure Monique



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

## **KLAR IS'!**

Mitte Mai diesen Jahres nahm ich an meiner ersten Ixylon- Regatta teil. Mathias Pfabe und ich entschieden uns nur ein paar Tage vorher mit der XY 1965 es doch einfach mal zu probieren und zum Sternberger See zu fahren. Spaß hat es gemacht, auch wenn wir das Feld eigentlich nur von hinten gesehen haben. Nach zwei Tagen mit eher mäßigen Windverhältnissen und einer furchtbaren Abdeckung von den umliegenden Wäldern ersegelten wir in der Gesamtplazierung leider nur den 15. Platz von 16.. Aber dafür haben wir um so mehr an Erfahrung gewonnen. Vor diesem Wochenende hatte ich mir ernsthaft Gedanken gemacht, wie es eigentlich möglich ist solch ein schweres Schiff nach oben auf den Doppel- Trailer zu laden und von dort auch wieder im Ganzen runter zu bekommen. Nachdem wir das dann vier Mal gemacht haben war es eigentlich gar nicht so schwer (wenn genug starke Männer mithelfen- und davon gibt es in dieser Bootsklasse ja reichlich...)

Zur Deutschen Meisterschaft vor Warnemünde sahen wir sie dann alle wieder, nur diesmal hatten wir das Glück, das wir unser Schiff ja nur die Warnow hoch segeln mußten. Dafür haben wir uns (Inga Schmelzer und ich und Nico Schott und Lars Krüger) einen schönen windigen und sonnigen Tag ausgesucht und haben uns und unsere Boote in einer „Privatregatta“ gemessen. Wer als erster in Warnemünde ist bekommt Fischbrötchen ausgegeben, und bei diesen Preisen mußten wir uns natürlich beeilen und haben nach einem heißen Kopf an- Kopfrennen auch gewonnen. Nach den vier Stunden Kreuzkurs (!) hatten wir die Brötchen aber auch wirklich verdient.

In Vorbereitung auf die Deutsche Meisterschaft haben Inga und ich dann auch vier Tage lang auf der Ostsee Trainingsschläge gemacht. Nur leider war es immer ein heißes und windarmes Training – ganz im Gegenteil zur eigentlichen Meisterschaft.

Da blies es vereinzelt auch mit 4-5 Bft. aus NO und mir war morgens auch nicht unbedingt wohl bei der Sache. Aber Inga weiß wie man Schotten behandelt die es bei viel Wind nicht unbedingt hinaus aufs' Wasser treibt. Und so sind wir gesegelt. Jeden Tag. Bei viel Wind und Welle.

Am zweiten Wettfahrttag mußten wir dann auch unseren Tribut zollen. Die Anspannung und der Ehrgeiz war nach dem ersten Zieldurchgang von uns gefallen und wir machten uns in Richtung Startschiff auf. „Klar zur Halse?“, höre ich Inga völlig entspannt hinter mir fragen. „Klar is’.“, antwortete ich, die angeknabberte Möhre in der Hand und dachte ob eine Q-Wende nicht doch angebrachter wäre bei dem Wind. Aber um das Startschiff herum hatten sich schon alle (oder viele...) versammelt – und flatterte dort nicht auch schon die Ankündigung im Wind? Also gut Halse! Mit diesen Worten ging dann dieser Wettfahrttag für uns zu Ende. Wir sind in dieser Halse nach Luv gekentert und haben uns im Wasser schwimmend angeguckt als wollten wir sagen: „Ich wußte es!“. Die gutgemeinten Ratschläge der Vorbeisegelnden, man müsse das Schiff ganz schnell (!) wieder aufrichten, weil sonst die Tanks voll laufen, konnten wir nicht berücksichtigen, denn wir waren ja unverrichteter Dinge nach Luv gekentert. Und da braucht es einige Zeit bis man überhaupt weiß wo an einem selber oben und wo unten ist.

Wir konnten das Schiff überhaupt nicht mehr aufrichten, nachdem es tatsächlich voll gelaufen war und Robert mußte uns in den Hafen schleppen.

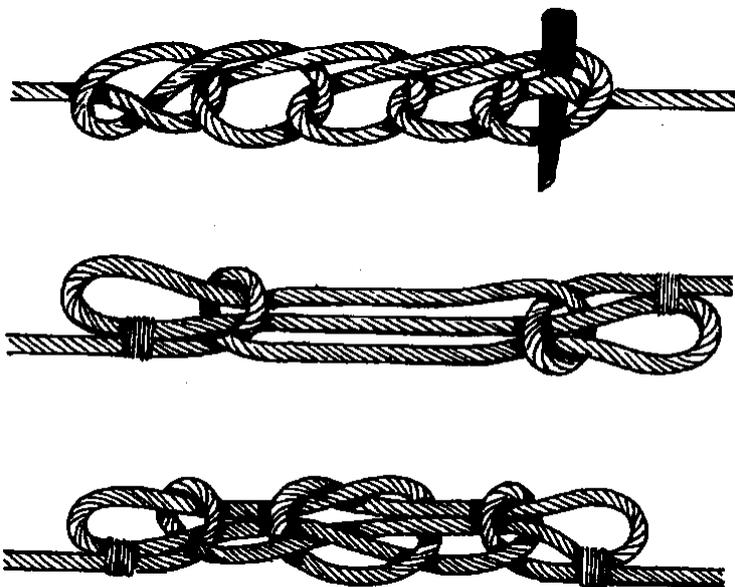
Ungefähr eine dreiviertel Stunde später, als die anderen auch kamen, hörten wir das mehrere Segler ebenfalls gekentert sind und so konnten wir uns auch wieder freuen das wir den Mut bewiesen haben und mitgesegelt sind.

Am Montag standen uns dann noch zwei Wettfahrten bevor und ich schwor mir und Inga, das wir nicht noch einmal kentern werden, zumal wir ja nun wußten wie man denn mit einer Ixy halst. Beim Auftakeln wurden wir mehrmals gefragt, ob wir denn wirklich mit rausfahren. Aber ja, wir mußten ja unseren Platz verteidigen. Und nachdem wir gemerkt haben das wir das Schiff ja segelten und man nicht unbedingt den Spinnaker setzen muß um bei der Windstärke schnell zu sein, machte es auch richtig Spaß.

So ersegelten wir uns in der Gesamtwertung den 32. Platz von insgesamt 38 und haben uns sehr über den Wanderpokal für die ‚Beste Frauenmannschaft‘ und den „Jüngstenpokal“ gefreut.

Anders sah es aus bei dem Kleinen Blauen Band der Warnow' im September, ausgetragen vom Mecklenburgischen Yachtclub zu Rostock. Von sieben Ixylons segelten Inga und ich (das Frauenpower-Team..), bei ähnlichen Windverhältnissen wie bei der Meisterschaft, auf den dritten Platz. Nun hatten wir ja auch das nötige Training hinter uns und wir wußten das wir uns auf das Schiff verlassen konnten. Unter Absprache mit allen Ixylon- Besatzungen einigten wir uns darauf, das wir den Spinnaker lieber da ließen wo er war -nämlich eingepackt im Spiekorb- um eventuelle Kenterungen zu verhindern. Es wäre ja auch wirklich nicht zu verantworten gewesen.

Anke Lehmann (XY1965)



## EIN MIBGLÜCKTER RÜGEN-RUND-TÖRN ODER WIE MACHT MAN EINEN MATERIALTEST

Wir, daß heißt ein Studienkollege (Roman) und frischgebackener Besitzer einer Ixylon, sowie meine Wenigkeit, wollten ursprünglich im Sommer 2001 mit 2 Ixy's einen einwöchigen Törn rund Rügen machen.

Aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Es fing damit an, das wir plötzlich zu zweit mit zwei Booten dastanden. Unsere geplanten Vorschoter konnten nicht. So kam der Entschluß mit nur einem Boot zu fahren. Dies sollte meins sein. Roman kam das sehr gelegen, da er sein Boot die erste Saison hatte und noch nicht die Erfahrung mit diesem Boot hatte wie ich, der nun schon seit

11 Jahren Ixy segelt. Es ist wie Calvin M. Woodward

sagte: „Die Dinge, die wir wissen, sind nicht die Dinge, die wir gehört oder gelesen haben, vielmehr sind es die Dinge, die wir gelebt, erfahren, empfunden haben.“



Das Problem mit unseren Vorschotern war also gelöst, aber nun kam ein Neues: die Zeit. Unser geplanter Wochentörn mußten wir auf ein verlängertes Wochenende zusammenkürzen. Doch dieses sollte es in sich haben. Nur ahnten wir noch nichts davon.

Das Boot war ausgerüstet. Alle Sachen waren verstaut. Der Wetterbericht war auch gut, Wind und Sonne sollte es geben. Kurz es konnte losgehen.

Doch wie ist es meist mit diesen Vorhersagen, sie war schlichtweg falsch. Es ging von Sellin los bei strahlendem Sonnenschein und leichten Winden. Tolles T-Shirt segeln. Bis wir im Greifswalder Bodden waren. Der Wind ließ immer weiter nach und von Westen kam eine Dunkle Front. Vor Regen hatten wir keine Bedenken, schon aber vor Gewitter und den meist damit verbunden Böen. Um einen sicheren Liegeplatz anzusteuern, war es zu spät. Bei dem Gedümpel hätten wir das nie geschafft und dicht unter Land bei vielleicht starken Böen – das wollte ich nicht riskieren. Vor allem waren alle nahen Ufer mit gefährlichen Klamotten gespickt. Nein, das wollten wir nicht riskieren. So hieß es nun, Ölzeug an und auf die Dinge warten die nun kommen mögen. Sicherheitshalber refften wir das Groß und die Genua wäre ja schnell eingerollt.

Gesagt getan. Die Front kam immer näher. Sie brachte aber wider erwarten kaum Regen. Nur warme Luft und eine leichte vorübergehende Windstärkenerhöhung. Der Regen ließ nach und der Wind war wieder weg. Uns wurde klar, das wir bei diesen Bedingungen nicht bis zu unserem geplanten Ziel, der Strand in Göhren, kommen würden. Also wo hin bei dem Wind? Neues Ziel: Strand Thießow. Langsam kam wieder etwas mehr Wind und so segelten wir platt vorm Laken und wieder ausgerefftem Groß gemütlich unserem Nachtlager entgegen. Plötzlich fragte Roman: „Was ist das da eigentlich?“ und zeigte auf ein Stückchen Tape, welches vorne in Höhe der Wanten auf dem Cockpitboden lag. Ich guckte und meinte: „Das ist vom Abkleben der Sicherungssplinte. Kann passieren, das es abgeht. Nicht so wild.“ Dabei ließ ich meinen Blick suchend über die möglichen Stellen wandern, wo das Tape herkommen könnte. Dann sah ich die Stelle und bekam fast einen Schock. Nicht nur das Tape war weg. Sondern was fiel schlimmer war, es war auch KEIN Splint mehr da. Die Genuaschot hatte sich wohl an dem Splint verhakt und diesen aufgebogen und rausgezogen. Da die Wante auf diesem Kurs und dem Geigen immer wieder leicht lose kam, war schnelle Abhilfe gefragt. Die Ersatzteile waren im Heck verstaut. Da lagen sie gut um einen neuen Ringsplint herauszusuchen. Also schnell einen Splint vom Traveller genommen und den Traveller mit einem Bündel gesichert. Als das alles wieder



in Ordnung war, sahen wir das übel vom Festland kommen. Eine mächtige Gewitterfront. Die Blitze waren schon zu sehen. Nun war guter Rat teuer. Was tun. Wir befanden uns nun schon in Höhe der Surfschule zwischen

Klein Zicker und Thießow. Zurück in den Zicker See? Schlechte Landungsmöglichkeiten und die enge Einfahrt in den See bei starkem Wind, sprachen gegen diese Möglichkeit und wir verwarfen diese. Ich wollte eigentlich weiter und noch um die „Ecke“ um dann gleich unseren Übernachtungsplatz erreicht zu haben. Roman schaute nur und schüttelte den Kopf. Da er den Strand zwischen Klein Zicker und Thießow besser als ich kannte wollte er einfach auf den Strand fahren. Ich mag das eigentlich nicht. Vor allem nicht, wenn der Strand wie hier recht steil ansteigt und schmal ist und ich die Örtlichkeiten, sprich die Unterwasserverhältnisse, nicht genau kenne. Schwierig, bei auffrischem Wind und zunehmender Welle. Aber für lange Überlegungen blieben nun keine Zeit mehr. Wir sahen unser Unheil in Form von Gewitter mit viel Wind aus Richtung Greifswald kommen. Wir hatten ja fast Flaute, aber von Steuerbord kam Wind der auf jeder Welle schon die Gischt wegfliegen ließ.

Nun gab es nur ein Chance. Genua weg, Ruder rum und auf den Strand zu. Um das Groß zu reffen blieb keine Zeit mehr. Auch anluven war hier draußen riskant. Legerwall und zu viel Wind zum Freisegeln. Der Alptraum eines jeden Seglers! Zum Glück sind an diesem Strand keine Steine und man kann weit an den Strand segeln ohne das Ruder auf zu holen. Das kannte Roman zum Glück Aber der Weg dahin war noch ne halbe Meile lang. Der Wind kam und wir mit achterlichem Wind in rasanter Gleitfahrt auf den Strand zu. Roman klarierte das Fall um das Segel schnell bergen zu können und

ich konzentrierte mich voll aufs Steuern und hatte zum ersten Mal richtig Angst um den Mast. Meine Salinge waren neu, die alten zeigten Risse an den Schweißstellen und hatte ich zum Glück gewechselt. Genau wie die Rollen der Fallführung. Da hatte ich keine Bedenken, da aber der Mast noch der Alte ist, wußte ich nicht wie schwach der ist. Aber dieser kurze Ritt, war der ultimative Materialtest. Die Mastbiegung war enorm, aber nicht so wie man will mit der Masttopp nach achtern, sondern nach vorne. Und das aber richtig. Die eingerollte Genua und das Vorstag baumelten lose circa einen halben Meter zu jeder Seite hin und her. Ich hoffte nur und bat, laß den Mast halten. Trotzdem hatte ich innerlich schon einen neuen Mast bestellt, weil ich diesen gebrochen unten liegen sah. Aber er hat gehalten. Mit diesem Mast segle ich immer noch und mich schreckt nun (fast) keine Belastung mehr. Kurz vorm Strand einen rasanten Aufschießer, blitzschnell das Segel runter und dann vor Top und Takel vierkant rauf auf den Strand.

So weit, so gut. Das Wasser war warm also rein ins Wasser und einen Anker ausgebracht. Inzwischen goß es wie aus Eimern, die Regentropfen taten richtig weh, die Böen erreichten locker Sturmstärke und die ersten Wellen klatschten übers Heck ins Boot. Der Strand war einfach zu schmal. Der Anker war draußen, wir wollten das Boot drehen und mit dem Anker den Bug in der Welle halten. Nun kam aber etwas womit wir nicht gerechnet hatten. Innerhalb von 5-10 Minuten hatte sich ein etwa 5 Meter breiter



auf dem Harken im Zicker See

Algenstreifen gebildet und die Ankerleine so unter sich begraben, das diese nicht mehr zu bewegen war. Also konnten wir auch keinen Anker benutzen. Die Wellen drückten das Boot immer wieder quer zur See. Und das auf dem Strand. Nach

einer Weile ließ der Wind nach, der Regen hörte auf und die Welle wurde weniger. Die Ixy lag nun hoch und trocken, quer auf dem Strand.

Wir waren inzwischen klatschnaß, aber froh das es vorbei war. Sichtbare Schäden gab es keine, aber das Cockpit sah aus... . Sand, Algen und Wasser. Leer-geschöpft, sauber gemacht und mit Müh und Not den Anker und die Leine geborgen, dann waren wir soweit, wieder auf zu brechen.

Die Surfschule suchte auch den Strand nach Material ab. So vermißten ein Brett und viel schlimmer, das Bier welches im Wasser zum kühlen stand. Den vollen Kasten haben sie aber nicht wieder gefunden, alles andere ja. Wahrscheinlich unter Algen und Sand begraben.

Wir, naß wie wir waren, los. Aber nicht mehr nach Thießow sondern rum in den Zicker See. Das war dichter und liegt geschützter. Als wir die Einfahrt passierten, waren wir froh nicht versucht zu haben, hier vor dem Gewitter durchzukommen. Die Fahrwassertonnen müssen komplett unter Wasser gewesen sein. In den Topzeichen hingen eine Menge Algen. Als der Wind und Regen am stärksten gewesen wäre, wären wir erst hier gewesen. Nun konnten wir aber sicher durchfahren und zogen das Boot mit Hilfe aufblasbarer Rollen an Land und richtet uns auf die Nacht ein. Persenning rüber Schlafsäcke raus und Isomatten auch. Und da sahen wir das Desaster. Die Sachen waren leicht naß. Es hat etwas Wasser den Weg durch die neue Luke gefunden und die Schlafsäcke durchfeuchtet. Ein Schnapsglas im Schlafsack langt bekanntlich um einen unangenehmen Schlaf zu haben. Das hieß nun auch bei uns eine unangenehme Nacht in Ölzeug und nassen Penntüten. Es war auch eine sehr kurze, kalte Nacht mit schlechtem Schlaf.

Der nächste Morgen aber ließ das fast wieder vergessen. Die Sonne schien, der Wind blies leicht und ein ausgiebiges Frühstück und ein starker Kaffee, ließen die Lebensgeister zurückkehren.

Alles verstaubt und los. Unser Ziel rund Rügen konnten wir vergessen. Zu wenig Wind, denn dieser wurde immer weniger. So ging es erst einmal Richtung Strelasund. Bei wieder achterlichem Wind und strahlendem Sonnenschein. Also Spi hoch und alle Sachen zum Trocknen raus. Wir müssen ein Bild abgeben haben... . Die Schlafsäcke unter den Salingen aufgehängt und das Ölzeug am Mast. Uns kam ein Segelyacht entgegen, der hat nur entgeistert geschaut und gelacht. Aber egal. Wir hatten für die nächste Nacht trockene Klamotten, das war das Wichtigste. Es wurde Mittag und die Mägen sagten knurrend:



Abendstimmung über dem Strelasund.

„Nahrung zuführen!“.

Also Gaskocher raus und mitten auf dem Bodden unter Spi Mittag gekocht! Lecker. Es wurde auch ein ruhiger Nachmittag. Zum Abend sind wir leise am Palmer Ort an Land und jagten noch ein Liebespaar

auf . Sorry, daß ihr wohl nicht zum Abschluß gekommen seid. Aber was soll man machen. ☺

Wieder das Boot auf den Strand gezogen, Lagerfeuer an, Essen raus und den Abend genießen. Plötzlich stieg über dem Strelasund eine riesige, schwarze Rauchsäule auf. Die Säule „wanderte“. Durchs Fernglas geschaut und siehe da, ein brennendes Boot. Eine Segelyacht aus Seedorf ist, wie wir später erfuhren, ausgebrannt.

Am nächsten Morgen, denn Horror pur. Unser Bug lag circa 1,5-2 Meter vom Ufer entfernt. Die Sonne schien wieder und es versprach ein schöner Tag zu werden. Die ersten Menschen kamen und legten sich an den Strand. Unter anderem auch ein älteres Ehepaar. Sie ging nun hinter uns lang um dann am Wasser nach Steinen oder irgendwas anderes zu suchen. So spazierte sie nun sehr langsam mit

den Füßen im Wasser am Strand lang. Das wäre nicht so wild, wenn diese Frau nicht das goldene Maß besessen hätte (1m x  $\sqrt{2}$ m ), bestimmt über 70 wäre und nicht FKK gespielt hätte. Sie wollte wohl nahtlos braun werden. Nichts gegen einzuwenden, aber bitte nicht so. Um Mißverständnissen vorzubeugen. Ich habe nichts dagegen, aber mußte das sein, zwischen unseren Aufbruchsvorbereitungen



praktisch in Griffweite rumzustehen? Das war das ganze Gegenteil zu der Vorstellung vom Vorabend.

Brrr. Die Löschen-Taste im Kopf gedrückt und weg hier. Dieser Tag versprach nun ein perfekter Segeltag zu werden, wie schon vor 3 Tagen vom Wetterdienst versprochen. Er wurde es. Mit Anlieger in T-Shirt und Shorts nach Lauterbach. Teilweise leichte Wasserspritzer. Genau wie man sich das wünscht. Im Hafen denn Mittag gemacht und sich des Wetters gefreut. Ich hab zwar noch das Radio im Hafen versenkt, aber dies

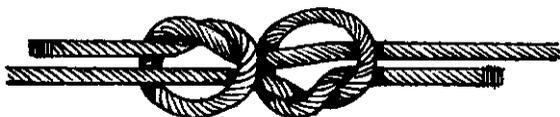
sollte unserer Stimmung kein Abbruch tun. Ich muß mir zwar immer noch anhören, „die Fische im Lauterbacher Hafen können nun Musik hören“ oder „Wenn du im Hafen bist genau hinhören, kannst Wassermusik hören“. Aber das muß wohl so sein. Die Reststrecke nach Sellin, legten wir kreuzend zurück mit Kaffeestop vor Neu Reddevitz. Da gibt es eine Stelle, wo man etwa 10 Meter vom Strand noch Schwerter und Ruder voll unten lassen kann und mit Heckanker und Bug zwischen zwei Steinen, trockenen Fußes an Land kann ohne, daß das Boot aufsetzt. Da sind dann immer noch 20-30 cm Wasser unter dem Rumpf. Man liegt hinterm Steilufer absolut geschützt für Windrichtungen aus Südost bis West über Nord.

Schöne Stelle, bin ich öfter zum Kaffeemachen oder Baden gehen. Und man hat seine absolute Ruhe, da auch von Land schwer zu erreichen. Muß man aber kennen. 20 Meter weiter östlich kommt man nicht ans Ufer wegen den Findlingen, die knapp unter der Oberfläche liegen. Hier also schön Käffchen gemacht und dann die letzten Meilen nach Hause gekreuzt.

So ging eine Boddenumrundung zu Ende. Der Törn hatte alle Extreme, war aber trotzdem super. Der erste Tag hat mich wieder mal in meine Auffassung bestärkt, wie stabil die Ixy doch ist und was sie alles abkann. Man kann ihr dermaßen was zumuten, das ist nicht mehr feierlich. Aber sie belohnt einen immer wieder. Zwar müssen mal Kleinigkeiten oder auch mal große Sachen repariert werden, aber das ist in überschaubarem Rahmen machbar. Genauso hab ich das Rigg etwas geändert um diese extreme Durchbiegung nach vorne bei starkem Wind in Zukunft zu verhindern, aber alles in allem bin ich sehr mit dem Boot zufrieden, trotz erster Alterserscheinungen.

Von diesem Törn, so kurz, wie er war, reden wir immer noch, da er doch so ausgefallen war. Vor allem der erste Tag hat sich nachhaltig eingepägt.

Christoph Boelke



## 28.05.–01.06.2003, HERRENTAGSTOUR NACH KARREBÆKSMINDE

Bernd Lange  
Holger Rath  
Wolfgang Begler

BL wollte eigentlich schon 15.00 Uhr an Bord sein, um die Ursache für die nicht funktionierenden Posi-Lampen zu suchen, aber die Uni, die Ehefrau, der Einkauf von Material für den Fliesenleger, der Einkauf von viel Bier und Wein (für den Geburtstag am Sonnabend in der Fremde), von Benzin, neuen Zündkerzen, Brötchen usw. – wer kennt nicht die unvermeidliche Hektik vor einem Segeltörn? – ließen die Uhr 17.30 zeigen, da saßen Holger mit Elisabeth (die einen neuen BOE-Besteckkasten nach freundschaftlicher Ermahnung endlich an Bord gebracht hat), Tispe und Manner gemütlich, fast nackt bei



herrlichem und heißem!!! Sonnenschein im Cockpit der BOE, natürlich beim Bier – wie schön kann doch Segeln sein ... WB traf nur mit Handgepäck belastet wenig später ein. Der Restproviant (u.a. 78 Pils, 10 Rotwein usw. für die geplante Geb.-Fete „auf hoher See“ – die normalen Alkoholitäten

als Tagesverpflegung waren natürlich schon an Bord) war schnell verstaubt und eine Verschnaufpause beim Bier wohlverdient. Während HR und WB die üblichen Ablege Vorbereitungen (Genua-, Kerzenwechsel u.a.) treffen, quält sich BL bei der schweißtreibenden Fehlersuche, ständig über den undurchschaubaren Kabelsalat, dessen Reorganisation schon seit Jahren auf den Aktivitätenplänen steht, vor

sich hinfluchend. 19.00 Uhr brennt das Posi-Topplicht es kann losgehen. ZENIT mit Manner und Tispe, ZEPHIR mit Hainer und Cousin, Wolfram und Klaus sind schon unterwegs. 20.00 Uhr legen wir unter Segel ab und treiben etwas schneller als die Strömung warnowabwärts. In Höhe der Neptun-Marina holt uns die JUCALINE ein (darauf nach vielen Jahren Segelenthalttsamkeit ? Christian Semlow!), auch unser Motor startet sofort und mit flotten 5 kn geht es seewärts. HR serviert uns das Abendbrot und spanischen Rotwein, die Reise beginnt nun doch gemütlich zu werden, per Handy informieren wir Gitti, Inge und Peter Littwin, der nach seinem schweren Unfall (beim Slippen auf unserem Steg) zur Kur in Ahrenshoop weilt, über unsere aufgeräumte Stimmung. 21.30 Uhr passieren wir kurz nach ZEPHIR, die es natürlich unter Segel bis hier geschafft hat, die Molenköpfe. Den Motor lassen wir erst einmal weiterlaufen, wir haben keine rechte Lust auf flappende Segel. 22.00 Uhr Motor aus;  $54^{\circ}14,08$  /  $12^{\circ}05,53$ ; KpK  $348^{\circ}$ ; GEDS 19,9 sm; 2,8 kn; NO2; sehr gute Sicht; SG 0. Die Batterie I macht wieder schlapp – haben wir etwa im Winter die falsche ausgetauscht, oder gibt es irgendwo einen Fastkurzschluß? – das verneinen wir, da die zweite Batterie keine Macken kennt. Wir schalten alle Verbraucher aus, bis auf das GPS und die Kompaßdiode. Als uns in Höhe Rostock-Ansteuerung die Schweden- und Finnlandfähren rechts und links überholen, brennen die Lichter natürlich. 22.30 Uhr fast Windstille, wir starten den Motor wieder, kurz nachdem sich WB zur ersten „Nachtruhe“ in die Koje verholte. 1. Wache 22.30 – 01.30 Uhr: BL und HR (am Ruder), leider zerstört der Motorlärm die nächtliche Seeidylle für die wir uns immer wieder, um sie zu genießen, ein- oder zweimal jährlich die Nacht „um die Ohren schlagen“. Da es etwas kühler geworden ist, gibt es Grog und zum Wachwechsel Schoko-Kekse. 2. Wache, 29.05. 01.30 – 05.00 Uhr: WB und BL (am Ruder). Den Schiffahrtsweg problemlos passiert, das Groß zieht etwas mit. 02.30 Uhr;  $54^{\circ}28,79$  /  $11^{\circ} 59,96$ ; ODDE 4,33 sm; 4,4 kn bei Halbgas und Fastwindstille. WB am Ruder. Ca. 15 Minuten Wind, Motor aus, Motor an. Im Gedserfahrwasser einen arbeitenden Bagger passiert. 03.50 Uhr laufen wir ins Nebenfahrwasser zum Segelhafen mit 4,8 kn, wir sind begeistert über unseren

Flautenschieber. Über Falster geht die Sonne auf und einige Windräder beginnen sich zu drehen. Wir wollen uns die Hafengebühr für die Restnacht ersparen und laufen nun unter Segel weiter, bei halbem Wind mit 3-4 kn. Als Morgensnack gibt es Apfel, Studentenfutter und auf besonderen Wunsch für WB – Kamillentee! 05.00 Uhr wird HR rausgepurrt und BL versucht zu schlafen, aber ab Nordmans Sand muß der Motor wieder ran – Nullwind und starke nach Nord setzende Strömung. 08.15 Uhr nach 15 Minuten Kringeln öffnet die Nykøbing-Brücke nur für uns. Kurz vor dem Hafen geht der Motor aus – heißgelaufen – erst jetzt fallen uns die im Wasser treibenden Algeninseln auf. Es gelingt uns in der starken Strömung einen Pfahl außen am Anleger einzufangen, dann wird uns unser Glück – Mast + geschlossene Brücke + Strömung + Flaute + unklarer Anker! – so richtig bewußt. Nach einem gemütlichen Frühstück kommt die Generalprobe für die neue Motoreinbaukonstruktion. Ziemlich schnell und problemlos baute BL den Motor aus, entfernte die Algen von den Kühlwasserschlitzen des Motorschaftes und baute den Motor wieder ein. 12.00 Uhr Ablegen bei achterlichem Wind, sofort ist der Triradial-Spinnaker oben und der bleibt dort bis zum Grønvold Grund vor Femø, auch beim Passieren der Guldborg-Sund-Brücke, die wegen Bauarbeiten halbseitig ständig geöffnet ist. Kurz vor der Brücke gibt es verspätet Mittag von BL: Kartoffelpüree mit Rührei, Rotwein und Pfirsichkompott, da sich WB beim Wein zurückhielt mit doppelter Ration für HR und BL. Diesen Bordbucheintrag kommentiert WB, der sich beim Rotwein und Bier einmal mehr – sehr zum Vorteil der „Restcrew“ – zurückhielt mit dem persönlichen Nachtrag: „Etwas später reagiert auch HR nicht auf virtuelle Verlockungen anderer Art!“ Gemeint hat er damit wohl eine Art Fleischbeschauung, als auf einem entgegenkommenden Boot etwas Hübsches zu sehen war und HR nicht einmal den Kopf hob, müde wie er da so auf der Kante hockte. Von Leda-Grund an darf WB wieder schlafen, danach auch BL, bei dem sich der Schlafmangel nun doch bemerkbar macht. Kurz vor Femø ist es mit der Ruhe vorbei, weil HR den Motor nicht starten kann. Also vor der Hafeneinfahrt kringeln und Kerzenwechsel, danach springt der Motor sofort an, so daß wir „zünftig“ anlegen können. Zuvor bleiben

wir aber mitten im rechten Hafenbecken im Schlamm stecken, aus dem wir uns durch Schaukeln und mit Vollgas wieder befreien können. 19.00 Uhr an der Brücke neben dem Fähranleger längsseits fest. Der Hafen ist mit Yachten gut gefüllt. Es gibt keinen Grill im Hafen, also bereitet BL die Grillsteaks in der Pfanne zu – garantiert gesünder! Abendessen im Cockpit in der Sonne, mit Bier, auch WB davon mit kleinem Probeschluck. Nur der Hafenmeister störte ? 85 DK, wir waren mit 12 € dabei. 21.00 Uhr sind HR und WB mit dem Abwasch fertig, wir gehen auf Inselerkundung in westliche Richtung dem Sonnenuntergang nach, entdecken verfallende Feriensiedlungen, hören wiederholt Fasanen schreien, erschreckte Rehböcke bellen und lauschen dem Gesang der Sprosser. An Bord gibt es noch einen Absacker.

30.05.2003: Nach langer Nacht gegen 08.00 Uhr aufgestanden, draußen empfängt uns herrlicher Sonnenschein und kein Wind. Frühstück mit Öko-Eiern vom Markt u.a. leckeren Dingen im Cockpit. Ab und zu steigen neben uns dicke Faulschlammblasen aus dem Hafengrund mit entsprechendem Kloakengestank, aber die Windhauchrichtung ist für uns günstig. Wir versuchen nach dem Frühstück einen Lebensmittelladen im alten, sehr idyllisch gelegenen Dorf zu finden, um Eier, aber vor allem Mineralwasser für WB zu kaufen – welcher Schipper denkt schon beim Proviantkauf an solche profanen Getränke? Der längere Fußmarsch war jedoch vergeblich, trotzdem eine Lehrstunde für die Crew. BL brachte seine Botanikkenntnisse an – Goldregen, Flieder, Schneebeeren, Schneebälle und viele andere blühenden Büsche und Bäume erfreuten die Augen und der Duft die Nasen.

11.30 Uhr Ablegen mit Motor, Richtung WP 376, nach 2 sm gab der Motor wieder erhitzt seinen Geist auf. Der Wind reichte aber schon für gut 2 – 4 kn. NW 2; KpK 25°. Über Funk hören wir endlich auch etwas von den anderen ASV-Booten, ZEPHIR ganz in unserer Nähe nördlich Vejrø, LOFOCL und FENTIII am Ausgang des Guldborgsunds, ZENIT, GYPSI und JUCALINE bei Vordingborg. Wegen der Flaute wirbt LOFOCL für sofortiges Umkehren, RASMUS und RIJO ebenfalls. Ca. 14.00 Uhr hat BL ein schnelles Mittag fertig – Mischgemüse, neue Kartoffeln und Halberstädter

Wiener. ZEPHIR erreicht vor uns Karrebæksminde und warnt uns vor starkem einlaufenden Strom in Richtung Klappbrücke. Also wird diesmal ein Anker klargemacht und wir beschließen, dass der Motor mindestens 5 Minuten durchhält. Kurz vor den Molen springt er auch wirklich auf Antrieb an und bringt uns sogar zurück gegen den ca. 3 kn – Strom in die neue Ferienmarina auf der Bb-Seite. Den winkenden Hainer hatten wir zu spät gesehen, weil wir auf den Steg auf der StB-Seite vor der Klappbrücke fixiert waren. Ca. 16.00 Uhr neben ZEPHIR fest – es gab ein freundliches Willkommen mit Anlege-Bier von unserer und Jägermeister von Hainers Seite. Der Hafen und auch der Ort machen einen sehr guten Eindruck, es herrscht ein buntes, gemächliches Treiben links und rechts des Stromes. Einkaufstour (Brötchen, Eier und viel Mineralwasser) im Spar-Markt und duftende Bücklingsfilets vom Fischer. Als wir wieder an Bord sind, können wir ZENIT mit Manner und Tispe neben uns beim Anlegen helfen. Zum Gaudi unserer Vereinskameraden und ständig kommentiert bauen wir den Motor wieder aus, entdecken erneut Algen an den Kühlwasserschlitzen und zerlegen den Schaft im Cockpit. Das Innere sieht katastrophal aus, alles voller Pocken. Die gründliche Reinigung und Spülung dauert doch fast 2 Stunden, aber der erfolgreiche Motortest nach problemlosem Wiedereinbau bestärkt BL von seiner Motorschachtlösung. Inzwischen waren auch GYPSI und JUCALINE angekommen, als letztes ASV-Schiff ließ sich die SHANTY einschleppen, ihre Starterbatterie war leer. Gegen 20.00 Uhr verließ uns kurz vor dem Abendessen WB wegen eines dringenden Bedürfnisses, gegen 21.00 Uhr ging der besorgte Skipper ihn suchen – vergeblich! Wieder eine halbe Stunde später, das Abendessen längs erkaltet, kam der Verlorene eilig und sichtlich mit schlechtem Gewissen und als Trost mit einer Besichtigungseinladung für die IGNORATA zurück. Nach einem zweiten Ortsbummel zum Yachthafen hinter der Klappbrücke besichtigen wir diesen alten Zweimaster von 1929, der dank Eigner und der Bootsbauertätigkeit von Andreas Wendorf (KALKEI) ein sehenswertes Schmuckstück geworden ist. Spät in der Nacht kommen wir zum Steg zurück, nur

auf der SHANTY und der GYPSI bewegen sich in der Dunkelheit noch ein paar Bierflaschen.

31.05.2003: Punkt 00.00 Uhr knallt der Korken von der Krimsekt-Flasche, auch WB genehmigt sich einen Geburtstagsschluck. Die „Jungen“ haben im Sparmarkt einen Blumentopf gekauft – nett, BL ist ganz gerührt. 04.15 Uhr ist WB auf den Beinen und holt BL wie gewünscht aus der Koje. Der Horizont ist wolkenbedeckt, aber vom höheren Ostufer hinter der Klappbrücke ist sie dann zu sehen – die Sonnenfinsternis, für die BL extra eine Schweißschirmscheibe mitgebracht hat. Der Durchgang des Mondes vom rechten zum linken Sonnenrand ist sehr gut zu beobachten. Ein schönes Geburtstagerlebnis – um 06.30 Uhr ist alles vorbei, aber auch HR hat die letzten Phasen schlaftrunken miterlebt. Die Teilfinsternis – beim Höhepunkt hing die Sonne wie eine große Sichel unter dem Mond – dauerte doch so lange, daß BL die Zeit zum Duschen im menschenleeren piksauberen Sanitärtrakt nutzen konnte. Nach einem Sektfrühstück legen wir ab, JUCALINE, ZEPHIR, ZENIT, dann wir ca. 07.30 Uhr, nach uns SHANTY, auf der GYPSI regt sich noch



nichts. Am Gaskocher trocknet HR die Zündkerzen. Der Motor springt willig an und der auslaufende Strom nimmt uns mit hinaus auf See. Nach ca. 2 sm raumt der WNW 2-3 und ZEPHIR und BOE

setzen die Spinnaker. Reger Funkkontakt – gegen 10.00 Uhr, BL

hockt gerade auf dem Bord-WC, befürchtet Hainer die letzte Brücke in Nykøbing nicht mehr zu schaffen. Manner wird ebenfalls ungeduldig, es geht ihm segelnd zu langsam. Geburtstagsgrüße von Inge und Christine und Eddie und Klaus über HR-Handy und das bei schönstem Segelwetter mit leichter Brise. Laufen mit 3-4 kn Richtung Guldborg, ideales Wetter, um BL's heimlichen Geburtstagswunsch zu realisieren.

## **EIN ETWAS STÜRMISCHER URLAUBSTÖRN MIT DER BOE RUND RÜGEN**

Bernd Lange  
Heinz-Wilhelm Nietiedt

MONTAG, 11.08.2003, VITTE - LOHME

Unser Vorhaben, noch am Sonntag nach dem Übersetzen mit der 14.00 -Uhr-Fähre ab Schaprade, Lohme anzusteuern, ließen wir auf Grund der Ungewißheit, den Hafen noch im Abendlicht zu erreichen, zugunsten einer schönen Abendwanderung durch das Hiddenseer Hochland unrealisiert. Der Fernblick über die Insel, die nun schon seit Jahrzehnten für uns ihren Reiz nicht verloren hat und nach Møn, ein Bier im Klausner mit den frechen Spatzen und Buchfinken auf und unter den Gartentischen, der Sonnenuntergang auf der Hucke über Kloster und ein spätes Abendessen an Bord waren für BL eine schöne Urlaubsfortsetzung und für HWN ein erstes Abstandgewinnen vom Berufsstress.06.00 Uhr klingelte der Wecker. Kein Wind aus Süd! Gegen 07.00 Uhr sind wir mit einem reichlichen Frühstück fertig.07.30 Uhr starten wir den Motor zum ersten Mal, er springt auf Antrieb an und geht sofort wieder aus. Das bekannte Basteln und Ausprobieren beginnt, sehr zum Ärger eines Motorjacht-Ehepaares neben uns, das in Ruhe frühstücken wollte. Kerzenwechsel, Vergaserreinigung, Ablassen von Kraftstoff aus dem Leitungssystem, Verdacht auf Kondenswasser, Spiritus zum Binden. Gegen 10.00 Uhr gewinnen wir den Eindruck, daß wir den Motor im Griff haben, wir wollen ablegen, aber die BOE rührt sich nicht. Mit

beiden Wünschen und kräftigem Schaukeln ziehen wir uns aus der Box und hinterlassen auf Liegeplatz 82 (Achtung - nie wieder dort anlegen!!!) eine ca. 20 cm tiefe Schleifspur des Kieles. Für das schweißtreibende Hinauswünschen brauchten wir etwa eine halbe, das „Hafenkino“ bewegende Stunde. Mit Motor rückwärts gegen den leichten Südwind, nach dem Umkuppeln keine Schraubenwirkung!!! Die Vermutung, daß der Scherstift am Propeller abgesichert ist, bestätigte sich bald. Schnell war die Genua ausgerollt, aber wir können das Fahrwasser nicht anliegen, müßten bei dem leichten Wind kreuzen, also zurück zu einem Festmacherpfahl „gerudert“. Motor ausgebaut - Scherstift ausgewechselt - Motor eingebaut - ca. 30 Minuten. 11.30 Uhr mit Motor abgelegt, mit fast Vollgas schiebt uns der Motor durch alle Fahrwasserkrümmungen bis Höhe Dranske zum ersten nennenswerten Windstrich aus SW. 13.00 Uhr, da das Mittag (Gemüsereis) fertig ist, Motor aus, Genua auf Bb ausgebaumt, wir treiben mit 1 kn, gerade gemütlich, um zu essen. Mittagszeit mit Rotwein, Sonne und abkühlenden Wassergüssen an Deck genossen. 15.00 Uhr erreicht mich vor Nonnewitz SMS von Inge. Mein Professor braucht und sucht den Betonprüfhammer für eine gutachterliche Betonfestigkeitsprüfung auf der Oie mehrere Telefonate, aber ich kann ihm nicht helfen. Versuche, mit Bungeeröths auf dem Zeltplatz Nonnewitz Verbindung aufzunehmen mißlingen. Laufen seit Rehbergort im geringen Abstand zur Küste mit Tri-Spinnaker auf Bb-Bug bei W2 mit ca. 3 kn und hätten bei ihnen eine Kaffeepause einlegen können. Ab Möwenort kommt der Windhauch aus Ost, wir müssen kreuzen. 18.30 Uhr Arkona Stb querab bei KpK 90° hoch am Wind auf Bb-Bug, Abstand ca. 3 sm; laufen wieder 3,5 ... 4 kn. Können Lohme allmählich immer besser anliegen, da der Wind westlich dreht. 20.45 Uhr nochmals Telefonat mit Inge, bei Sonnenuntergang hinter Arkona sind wir noch ca. 2,5 sm von Lohme entfernt. Wir wollen bei Tageslicht in den Hafen und bringen daher etwa 1,5 sm vor der Mole mit mehreren Kerzenwechseln bei Vollgas den Motor wieder zum Laufen und rauschen dann mit ca. 5 kn auf den hinter der Einfahrt liegenden Bagger (die riesige Mole wird weiter mit Steinblöcken auf der Westseite verstärkt) zu. Es bleibt aber genügend Raum, um sicher

nach Bb zu den immens langen Liegeboxen zu gelangen. Beim Gaswegnehmen geht der Motor natürlich aus, aber die Boxenpfähle erreichen wir sicher. Es sind etliche Plätze frei. Ca. 22.00 Uhr am Liegeplatz 13 fest. Erster Erkundungsgang die Treppen hinauf, kurz durch die Straßen und die vielen Stufen wieder hinab. Auf der Treppe kommen uns Vera Kudra mit Harald Lochotzke und sonstigem Anhang entgegen. Small talk - denn Vera war zu den Senatorenregatten schon mehrmals an Bord der BOE. Spätes Abendessen.

DIENSTAG, 12.08.2003, LOHME

Die Frühaufsteher-Sicht auf die See hinaus ließ meinen Traum von einer Bornholmumrundung platzen - spiegelglatte See mit „Osthrauch“ - und einen „Nichtmotor“! Hin würden wir wohl kommen, aber auch zurück??? Also beschäftige ich mich wieder mit dem Motor - vergeblich. Um den Schweiß abzuspülen suche ich mir am Steinstrand einen bekriechbaren Wasserzugang, eine köstliche Abkühlung. Zum weiteren Frustabbau eine Wanderung zum berühmtesten Aussichtspunkt Deutschlands: Königsstuhl, und auch der Slawenburg am Herthasee statten wir einen Besuch ab. Eigentlich kein schlechter Ausgleich für einen verlorenen Segeltag.

MITTWOCH, 13.08.2003, LOHME - GREIFSWALDER OIE - RUDEN

06.30 Uhr aufgewacht. Da gestern der Bagger die Hafeneinfahrt für unsere notwendigen Segelmanöver dichtgemacht hatte, müssen wir noch vor Arbeitsbeginn aus dem Hafen sein. Also schnell duschen und die Bauleitung vorgewarnt, daß wir mit Segelhilfe aus der Hafeneinfahrt treiben würden. Ein Windhauch kommt von der Treppe herab in Richtung See, die fast spiegelblank im Sonnenlicht glänzt. 07.15 Uhr Leinen los und in der Box gedreht. Segel gesetzt und mit Schwung in Richtung Hafenausfahrt, die wir langsam treibend erreichen, als der Bagger die Leinen löst. Der freundliche Steuermann des Baggerarbeitsbootes nimmt uns in Schlepp und räumt somit dem Bagger den Weg frei. Wir versuchen auf Bb-Bug in

Richtung NNO den Windstrich zu erreichen. HWN am Ruder, ich mache Frühstück, daß wir mit mehreren Wenden bis zum Erreichen des Königsstuhls ausdehnen und angesichts des von der Morgensonne angestrahlten Kreidefelsens mit einem kanadischen Whiskey abschließen. Inge angerufen - sie sitzt mit den kleinen Spanierinnen (Aina und Mireia) ebenfalls gerade am Frühstückstisch. 10.15 Uhr auf Stb-Bug, KpK 160°, hoch am Windhauch, Kollicker Ort Stb querab, 1,5 sm, treibend erreicht. Um uns herum reger Touristen-Ausflugsverkehr, im Wasser schwimmen an mehreren Stellen Bestattungsblumen!!! HWN lüftet jedesmal seine auf Hiddensee erstandene „Sonnenschutzmütze“. 11.00 Uhr nach dem Abwasch löse ich HWN am Ruder ab, Fahrt 0,5 kn. Wir lassen den Anblick dieser schönen Küste auf uns einwirken. Beim Queren der Prorer Wiek auf Stb-Bug hoch am Wind, ca. 3 kn, Nordperd können wir gut anliegen, gibt es Mittag: Gulasch, Salzkartoffeln, Mischgemüse und Rotwein. 14.30 Uhr: 54° 23,57/13° 44,79; Sellin-Brücke Stb querab, endlich wieder ein herrliches Segeln mit zufriedenstellendem Speed. 15.20 Uhr Nordperd Stb querab, 2 sm, Kurs auf Hafen der Oie. Ca. 17.00 Uhr im Nothafen der Oie fest, das Anlegen an den riesigen Festmachertonnen war etwas problematisch. Beim 2. Anlauf stieg ich auf die Tonne über, um den Festmacher durch den schweren Ring zu fädeln. Vor uns hatte bereits eine Yacht festgemacht, nach uns zwei weitere, darunter eine Sunrise31 CAPELLA aus Karlshagen, mit einem jungen Ehepaar und einem Geschwisterpärchen an Bord, auch dort stieg der etwa 10-jährige Junge auf die Tonne über und blieb dort allein zurück, weil sich der Vater mit ihm einen Spaß erlaubte und mehrmals um die Tonne herumfuhr. HWN bannte diesen Tonnen-Robinson auf Film. Schlauchboot aufgepumpt und Schweiß auf dem Oie-Riff abgespült, danach Landgang auf der Oie (wir sind beide zum ersten Mal hier, hmmm!!! leckere Brombeeren) beim Zurückblicken auf den westlichen Himmel schleunigst abgebrochen. Eine riesige Gewitterfront war zu sehen. Schon der Hafenmeister hatte uns vor einem Wetterumschwung gewarnt und uns geraten, den Hafen zu verlassen. Ohne Motor würden wir bei westlichen Starkwinden nicht mehr aus dem Hafen kommen. 18.30 Uhr, auch die

CAPELLA bricht mit uns auf. Wir baten den Skipper - da Totenflaute - uns bis zum ersten Tonnenpaar zu schleppen, er bot uns an, uns bis zum Ruden mitzunehmen. Schon am ersten Tonnenpaar blies es fast orkanartig aus West, die CAPELLA hatte sichtlich Mühe mit uns im Schlepp. Uns umwehten die Abgase eines stark erwärmten Dieselmotors, der zwar kräftig rührte, uns aber nur mit 2 kn voranbrachte. Mehrmals überschlug sich hinter uns das vom Sturm wie ein Drachen angehobene Schlauchboot, welches wir wegen des plötzlichen Aufbruchs nicht mehr einpacken konnten. Nur mit Mühe gelang es mir, es an unserem Heck im Windschatten sicher festzulaschen. Ab der Hafen-Ansteuerungstonne mit halbem Wind, KpK 215°, CAPELLA mit ca. 2 qm der Rollfock als Stützsegel, ca. 5 - 6 kn Fahrt, der Skipper versteht sein Handwerk und kennt sich im Revier gut aus, trotzdem bin ich ständig bereit für ein Kappen der Schleppverbindung, trotz weniger als 2 m Wassertiefe westlich von uns, machen uns steile, brechende Wellenkämme arg zu schaffen. 21.30 Uhr auf dem Ruden an der Südspier im Päckchen neben einer etwas verwahrlosten Stralsunder Yacht fest. Bei der CAPELLA mit Rotweinflasche und Einladung zu einem Klönabend auf der BOE bedankt. HWN war sehr erleichtert, im sicheren Hafen die Nacht verbringen zu können, ich natürlich auch. Letztes Tageslicht für einen kleinen Inselrundgang genutzt. Kleines Abendessen. Anschließend netter Ausklang und Tourauswertung mit 2 Flaschen Rotwein, Schokolade und Käsehappen. Wie ich, hatte auch der CAPELLA-Skipper an ein Kappen der Leine gedacht; um darauf vorbereitet zu sein, hatte ich noch vor dem ersten Tonnenpaar angesichts der scheinbaren Motorüberlastung in das Großsegel ein Reff eingebunden. Für HWN war dieser orkanartige Gewittersturm die Feuertaufe, auf dem Wasser hat er so etwas noch nicht erlebt. Der Skipper der CAPELLA will in unserer Nähe einen Jollenkreuzer gesehen haben, der plötzlich verschwunden war!??? Gegen 01.00 Uhr Nachtruhe - unruhig, da abwechselnd über das Schnarchen des jeweiligen Anderen wach. Übrigens - auf dem Ruden gibt es einen Stützpunkt der Kreuzerabteilung des DSV, Liegegebühren werden nicht kassiert, dafür nimmt man wohl Spenden dankend entgegen.

DONNERSTAG, 14.08.2003, RUDEN - LAUTERBACH

Ca. 07.00 Uhr hält mich das Bäumerauschen nicht mehr in der Koje. An der Westküste in einer Lücke des den Ruden umgebenden Steinwalles im stürmischen Bodden (warm!) gebadet. Inselrundgang - schade und ein Minus für die Kreuzerabteilung, die Insel ist nicht nur in den NVA-Hinterlassenschaften verwahrlost, auch die Trockenklosetts sind vollgeschissen. Beim ausgiebigen Frühstück erkläre ich HWN, daß ein W 7 für die BOE ein ganz verträglicher Wind sei. Er möchte am liebsten im Hafen auf besseres Wetter warten, aber am Sonnabend müssen wir ja in Stralsund sein und Lauterbach ist bei diesem Wetter der nächste logische Etappenort, wenn man keinen Motor hat. Wir wechseln die Genua gegen die FockII, binden das 1.Großreff neu und packen das Schlauchboot ein. Gegen 11.30 Uhr legen wir mit Groß und Fock ab, sicher eine Augenweide für die motorverwöhnten und besserwetterabwartenden Hafensieger. Außerhalb der Baumabdeckung merken wir, daß uns ein harter Ritt erwartet, aber erst einmal laufen wir im Landschutz. Zuerst mit leichtem Schrick ca. 6 kn, dann mit 3 Kreuzschlägen umrunden wir die Südspitze des Ruden. Da wir Vilm auf Stb-Bug fast anliegen können, entscheide ich mich für die nördliche Boddenroute, am Schuhmacher- und Boetchergrund vorbei. Gute Sicht, jagende Wolkenbänke, WNW 7-8, im tieferen Wasser ca. 2 m hohe, steile und brechende Wellen. Lasse HWN bis Groß-Zicker steuern, machen hoch am Wind gute Fahrt, ca. 6 kn. An der Fahrwassertonne nach Gager müssen wir das erste Mal wenden, KpK ca.220°. HWN fehlt die Routine für ein effektives Steuern bei solchen Seegangsverhältnissen. Die BOE kracht oft in die Wellen, die Vorschiffslast entleert sich allmählich in den Salon. Mastdurchführung und Bb-Pütting lecken, auch durch den Niedergang leckt Spritzwasser. Wir werden permanent von warmen Duschen überschüttet. Im Salon sieht es allmählich chaotisch aus. 2 Kreuzschläge bis Tn Reddevitz, Anruf von Inge, sie hört, wie es um uns lärmt. Entlang Fahrwasser durch die Stresower Bucht, nun schon im Landschutz um Vilm herum nach Lauterbach - Kreuzen mit Echolothilfe, Orientierung die 4m-Tiefenlinie, gut, daß wir so

vorsichtig waren und dadurch natürlich öfter über Stag gehen mußten! Ca. 15.20 Uhr Anlegen auf Legerwall in der Boxenreihe auf der Hafenostseite, der Wind drückt uns auf die Pfähle, aber wir können mit solchen Situationen umgehen, HWN ist eine gute Hilfe. Während HWN uns im Marina-Office anmeldet, Duschmarken mitbringt, Brot, Rotwein (1 Flasche gedacht als Schlepphilfe durch Ziegelgrabenbrücke) und leckere Flundern einkauft, mache ich „Mittag“: Bratkartoffeln, Spiegeleier, span. Olivensalat, Salzgurken (die Heinz frisch mitbringt), Rotwein und räume im Schiff auf. 16.15 Uhr sitzen wir erschöpft, aber glücklich am Salontisch beim Essen. Danach lasse ich mich von HWN zu einem doppelten Doppelkummel in der Schauräucherei am Hafen einladen. Dabei werten wir den Törn aus und daß wir keinen Spinnakerbaum mehr haben - irgendwo vor Thiessow müssen wir ihn unbemerkt versenkt haben, auch der Bootshaken wollte sich aus seinem Großbaumlager verabschieden, aber das lag in unserem Blickfeld. Irgendwie hatten alle ungesicherten Gegenstände den Trend nach achtern zu hopsen, das schwere Schlauchboot lag unter dem Salontisch, darunter alle Leinen und Segel aus dem Vorschiff. HWN hat endlich mehr Vertrauen zum Durchhaltevermögen der BOE und daß man auch ohne Motor bei widrigen Winden zum Ziel gelangt. Die Auswertung setzen wir an Bord bis ca. 01.00 Uhr bei Rotwein fort. Wir sind zufrieden.

FREITAG, 15.08.2003, LAUTERBACH - STRALSUND

Trotz kurzer Nacht bin ich gegen 07.00 Uhr nicht mehr in der Kojе zu halten. Der Sturm hat zugelegt und pfeift in der Takelage. Wir gehen Duschen. Dann frühstücken wir im Salon gemütlich, machen Klarschiff und verstauen alle Dinge unter Deck möglichst „hopsfest“ - Schlauchboot und Segel werden mit Leinen gesichert. Sonne, Sturmwolken! Sicht gut. Zum ersten Mal hole ich die Sturmfock von Schipper Wolff aus dem Segelsack, sie sieht am Vorstag richtig gut aus, nur der Drahtvorläufer ist nun natürlich zu kurz, das Fall wird sich recken, aber das Segel wird ja durch die Stagnut gehalten, es wird wohl gehen. Im Groß lassen wir das 1. Reff. Ca. 11.00 Uhr

beginnen wir mit dem Ablegen, dem Drehen der BOE in den Boxen, die Nebenlieger sind zum Glück schon weg. Der Winddruck ist hier im Hafen noch so stark, daß wir Schwierigkeiten mit unserem Heck in Richtung einer österreichischen Nachbaryacht bekommen, der Skipper hilft uns vom Steg aus, den BOE-Bug in die Windrichtung zu ziehen. Wir brauchen 3 Boxen und hängen nach 10 min an einem Pfahl in Windrichtung. Ruder fixiert und dann holen wir am Luv- und Leepfahl ordentlich Schwung, der Österreicher ist mit unserem Manöver zufrieden und spendet uns Beifall. Die Sturmfock steht natürlich fix ausgerollt und zieht uns erstaunlich schnell bei halbem Wind aus den Hafen. Kurz nach der Hafenausfahrt zum Großsetzen einen Aufschieber und dann geht mit einem leichten Schrick auf Bb-Bug „die Post ab“ in Richtung Zudar. Mit über 6 kn holen wir mühelos eine Dehler 34 ein, die sich mit qualmenden Motor in dieselbe Richtung bewegt. Trotz Landschutz, daß Ufer ist ja nur 2 sm weg, deckt uns die Gischt brechender Wellen permanent ein. HWN hat schon wieder eine skeptische Miene. Eingeklemmt auf der hohen Kante am Ruder macht mir diese Höllenfahrt aber sichtlich Spaß und das überträgt sich nach kurzer Zeit auch auf meinen Mitsegler, ab und zu zeigt er mir den Daumen - nach oben!!! Am Steilufer vom Zudar würde ich gerne unter Land laufen und das Groß weiter reffen. Ich schätze den Wind auf WNW 8, in den Böen bis 10 Bft, die in der Regel rechtsdrehend einfallen. Dann krängen wir auf Bb bis zum Setzbord bis ich die BOE mit Schrick und S-Wölbung im Groß wieder hochgeluvt habe. Die Schot fahre ich aus der Hand. Mit dieser Besegelung zeigt das Boot doch hervorragende Qualitäten, auch das Einsetzen in diese flachen aber steilen „Hackwellen“ ist meist weich, die Frequenz läßt aber wieder alle losen Gegenstände nach achtern wandern. 12.30 Uhr Palmerort-Rinne, Tn 3 erreicht und nun wird es interessant - 2 m-Wellen im Sund und das auf einer Kreuz, unser Winkel beträgt 110°, aber der Strom wandelt unseren 4 kn-Vortrieb nur in kleine Fortschritte an der Uferlinie. Mit unserem Echolot reizen wir die 4 m-Tiefenlinie des Fahrwassers voll aus, zum Glück, einmal zeigte es beim Wenden nur 3,1 m an, was mit 30 Zentimeter weniger auf Legerwall für uns fatale Folgen gehabt hätte. Am bewaldeten Westufer vor der Glewitzer Fähre suchten wir für

eine Mittagspause einen Ankerplatz und „parkten“ auf einem 2,8 m-Grundstück!!! Verflucht, wer stellt da am Echolot rum, ohne dabei die wahre Wassertiefe zu messen!?!?! Ein Fehler von 1,3 m - wie leicht führt das bei solchem Wetter zum Totalverlust! Nun mache ich mir Vorwürfe, daß ich vertrauensselig das Echolot nicht kontrolliert habe. Im „Windschutz“ auf mit Handlot gemessenen 2,1 m Wassertiefe werfen wir unseren Badeanker, der uns an der 30 m-Leine gut hält, später hatten wir zu zweit Mühe, ihn gegen den Winddruck auf das Rigg wieder aus den tonigen Grund zu brechen. Noch vor dem Essen justieren wir das Echolot neu. Als Mittag gab es die leckeren Räucherflundern aus Lauterbach, Bier und heißen Rotwein-Tee. Bei der Zwischenauswertung dieser ersten Etappe zeigte sich HWN schon wesentlich lockerer und sichtlich davon beeindruckt, daß man bei mehr als 8 Bft von vorn auch noch vorankommt. Ca. 1 ½ Stunde relaxen wir und binden das fällige 2. Reff ins Großsegel. Aber wir beginnen nur mit der kleinen Fock zu kreuzen, und das geht erstaunlich gut, wir laufen annähernd dieselbe Höhe und das GPS zeigt wieder über 4 kn Fahrt (über Grund!!!) an. Und der Streß ist gleich Null!!! An den Schoten braucht man nur wenig zu reißen. Wie wir später erfahren, haben in Stahlbrode etliche Leute unsere Sturm-Sund-Kreuzerei kommentiert. Im ganzen Umkreis waren auch nur wenige (Motor-)Segelboote zu sehen, ab und zu kamen uns mit Rauschfahrt und wenig ausgedrehtem Vorsegel Yachten entgegen, auf die wir dann auch noch aufpassen mußten, sie fuhren ja auf der rechten Fahrwasserseite!!! Mit achterlichem Wind zogen manche uns entgegenkommend den Motor vor, eine üble Schaukelei. Am Goldberger Haken gelingt es uns wieder einen Schotüberläufer auf Bb-Bug zu produzieren bei 5 Lagen. Selbst mit der Stb-Winsch konnte ich diesen Überläufer nicht mehr ausbrechen, soviel Schotzug entwickelte die kleine Sturmfock. Also zurück! HWN ans Ruder, beim Griff zum Messer ein Blick zum GPS - 7,5 kn!!! mit 6,5 m2. Nur schade um den mühsam errungenen Weg, aber der Speed ist berauschend. Alles muß schnell gehen, Stb-Schot auf Bb umlegen, über Bb-Winsch umlenken und mit Stb-Winsch dichtholen, mit Messer zum Knoten am Schothorn - zum Glück war der Stb-Knoten im Auge der Erste - ein Knall! Die Schot

um 10 cm kürzer. Fock eingerollt und zum wegsparenden Treiben, Boot quer zur Windrichtung gestellt. Alle Schoten eingefädelt, am Puddeminer Fahrwasser konnten wir wieder an die Kreuz gehen - Verlust 1,4 sm! Nach ca. 30 min lagen wir etwas über unserer „Unglücksstelle“. Da der Wind auf 7-6 Bft nachließ, setzten wir das 2-fach gereffte Großsegel und kreuzten der tiefstehenden Abendsonne entgegen. Ein Farbenspiel ringsum, tolle Licht-Schatten-Wirkungen durch die Wolkenbänke auf dem Wasser. Nach den Hochspannungsmasten hatte das Echo einen Aussetzer, es blieb bei 3,5 m permanent (liegt das an der Tiefe von über 20 m?). Aber hier kannte ich mich doch noch recht gut aus, wir orientierten uns an den Tonnen. Nach dem Deviner Haken war alles wieder „im Lot“. Die Ziegelgrabenbrücke im letzten Abendlicht. Als wir am Yachthafen einen Pfahl „eingefangen“ hatten, öffnete die Brücke, aber von unserer Seite wollte niemand hindurch. Das Hafenmeister-Ehepaar empfing uns mit Taschenlampe auf dem Steg. Nach dem Aufklaren besuchte ich den Hafenmeister im Büro, Liegegeld = 5,40 EUR, kein Strom, aber noch funktionierende Sanitärräume - der Hafen soll ja zum Dänholm verlegt werden, in das Marinegelände am Dänholm-Kanal, für den Verein aus meiner Sicht ein Glücksfall. Inge angerufen und beruhigt, im Sund konnten wir nicht miteinander reden, da gab es zu viel Lärm. „Ausklang“ mit einem guten Rotwein und Abendessen bis Mitternacht.

#### SONNABEND, 16.08.2003, STRALSUND YACHTHAFEN - NORDMOLE

Schon 06.30 Uhr suchte ich im Waschraum und auf den Stegen nach „schleppwilligen“ Seglern. 07.20 Uhr zur ersten Öffnung war auf unserer Seite noch Ruhe, niemand wollte gegen den Wind, aber vom Hafen kam schon ein kleines Rudel in Richtung Ost, vom Sturm war nicht viel übrig geblieben. Ein Folkebootsegler mit 5 PS-Außenborder erklärte sich für 09.20 Uhr bereit, uns zu helfen. Ansonsten fühlte sich niemand angesprochen, obwohl dann bei der Brückenöffnung doch mehr als 10 Yachten mit uns die Brücke passierten. Gegen 08.00 Uhr halfen wir mit Hintergedanken der aus Osten kommenden Bodstedter Zeese „Nordstern“ beim Anlegen. Ein

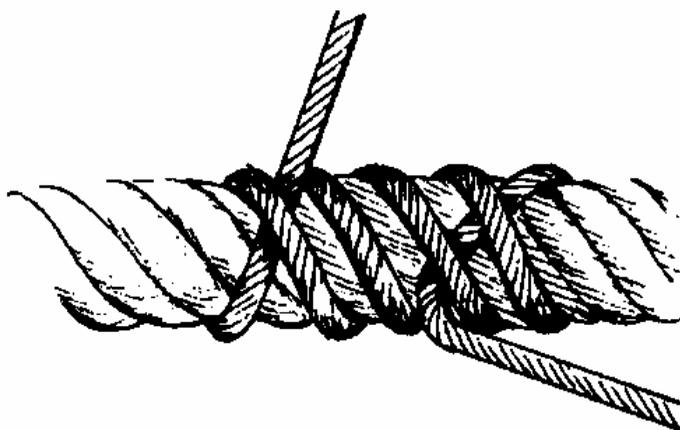
richtiger Seebär von Skipper erklärte sich sofort bereit, uns zur Nordmole zu ziehen - er hatte im Stahlbroder Hafen uns mit anderen als „verrückt“ erklärt, aber wohl auch unser kleines Bötchen bewundert. Wir konnten also ganz beruhigt frühstücken. 09.00 Uhr mit Sturmfock abgelegt, auch bei leichtem Wind blieben wir damit manövrierfähig. 15 Minuten später nimmt uns die Zeese auf den Haken. Wieder kommt ein schier endloses „Rudel“ durch die Brücke, um den sonnigen Osten zu erleben. 10.00 Uhr auf Platz H16 mit Aufschieber hinter einer Motoryacht aus Bremerhaven fest. Als der Eigner mich fragte, ob ich das Schild außen „10 m - 13,5 m“ nicht gesehen hätte, machte ich mich mit ihm bekannt. Ich fragte ihn, ob er Hafenmeister sei, später lud ich ihn zu einem Mineralwasser in die Kajüte der BOE ein, nachdem er einer „Oceanic 311“, die neben uns anlegte, dieselbe Frage gestellt hatte, obwohl er die vielen freien Plätze eigentlich nicht übersehen konnte. Also, der Motorkutscher der AURIGA ist 75 Jahre alt, hat Schiffbau (so wie ich) gelernt, hat sein Leben lang gesegelt (so wie ich auch), elf gebrauchte Boote aufgebessert und „vergoldet“ (da kann ich nicht mithalten) und ist als Kapitän und 20 Jahre als Lotse zur See gefahren. Mich hat er aber nicht zur Motoryachtbesichtigung eingeladen!!! Ca. 11.00 Uhr tauchen Rosi und Ali am Steg auf. Wir trinken nochmals Tee. Gegen 12.00 Uhr bin ich dann wieder allein und lasse die „Seele baumeln“. Auf der Mole treffe ich den Hafenmeister (9,50 EUR Liegegebühren) und Paul Lehmann und entdecke dann natürlich auch gleich die HERZDAME, die an einem Steg außen ganz in unserer Nähe liegt. Paul und Martin leisten mir dann vor dem Ablegen um 18.00 Uhr auf der BOE etwas Gesellschaft beim letzten Bier, heißen Tee, Kaffee und Keksen. Bis Mitternacht erfüllt lärmender Beat das Hafengelände und dann knallt und blitzt und leuchtet ein Feuerwerk vom Molenkopf - Stralsunder Hafenfest!!!

SONNTAG, 17.08.2003, STRALSUND – VITTE (LANGE ORT)

Bernd Lange  
Elisabeth Maier  
Michael Kuntz  
Melanie Sommermeyer (17./18.08.2003)  
Marc-Oliver Kühle

Um 7.00 Uhr zieht das Sonnenlicht BL an Deck, kaum Wolken und ein leichter ... „Wind“ – nehme ich mal an (Bernd ist von Vitte schon wieder nach Hause gefahren, am Montagmorgen!!!, da wir nicht mehr rechtzeitig zur letzten Fähre in Vitte waren)... aber wir haben sie noch ablegen sehen, und deshalb schreibe ich (Lieschen) jetzt weiter. Aber der Reihe nach. BL hat das Boot aufgeklart und auf seine Mitsegler gewartet, die ca. 13.15 Uhr in Stralsund ankommen. Nach dem Ausladen, Gepäck an Bord bringen und Wegparken der Autos legen wir dann 14.30 Uhr bei schönem Wetter und ca. 3 Bft ab. Da der Wind wie erwartet von vorn (NW) kommt, kreuzen wir so langsam über den Sund. Die Zeit vergeht wie im Fluge beim Klönen und Sonne-Genießen, der Wind wird immer flauer, spätestens gegen 18.00 Uhr auf Höhe von Ummanz wird klar, das wir aus eigener Kraft nicht mehr im Hellen nach Vitte kommen – die Fähre für BL ist abgehakt. Nach Überlegungen über geeignete Ankerplätze für die Nacht kommt von achtern der Jollenkreuzer SUSI – jetzt unter Motor auf, zuvor war er eifrig mit uns gekreuzt. Er nimmt uns in Schlepp, der Außenborder läuft jedoch auch nicht perfekt, so daß wir einen größeren Segler (eine LM mit Heimathafen Vitte) um Hilfe bitten. Der schleppt uns dann mit Wahnsinnseschwindigkeit – ehrlich – bis Vitte, Abzweig Seglerhafen, da er natürlich zum Hafenstein will. Sein freundliches Angebot, uns auch noch bis zum Seglerhafen zu schleppen, lehnen wir - angesichts der uns entgegenkommenden letzten Fähre und da eine leichte Brise zu wehen scheint - dankend ab. Ach so, noch eine kleine Episode für die Segelscheininhaber, die nicht vergessen werden soll, kurz vor einer unausweichlichen Begegnung mit der „Enten“-Polizei im Hauptfahrwasser bittet unser Schlepperführer BL ein Zeichen für ein manövrierunfähiges

Fahrzeug zu setzen. Wir haben aber nur einen schwarzen Ball, den BL - leicht irritiert vor sich himmelmelnd, aber eiligst - an das Unterwant bindet, sehr zum Ärger oder Belustigung(?) der Entenpolizei - wir sollten mal den Ball schleunigst wieder runter nehmen - haben wir gemacht! Ca. 20.00 Uhr, reagierend auf laute Hinweise von Manner (Lack), am alten Innensteg fest, nachdem wir uns noch einmal ein Stück von einer XY-Jolle schleppen ließen und das letzte Ende an den Stegköpfen vorbei schaukelnd vorwärts bewegt hatten. Die Hafenkino-Zuschauer waren selbstverständlich äußerst belustigt, aber damit mußten wir leben - wenn der Motor nicht will - wie immer auf der BOE! Paßt halt einfach nicht zusammen! Langsam kam der Hunger, denn unterwegs gab es nur Tee und Kuchen. Der Abend klang sehr gemütlich im „Wieseneck“ bei Knoblauchsuppe - sehr lecker - und diversen anderen Nahrungsmitteln aus. Wieder an Bord kriechen wir alle müde in die Kojen, Bernd im Vorschiff, er will ganz früh zur ersten Fähre, die Jungen in die Hundekojen, die Damen im Salon. Gute Nacht!



## **MIT DER UNIVERSITAS DURCH DIE SAISON 2003**

Im Frühjahr, rechtzeitig vor Ostern, steht die UNIVERSITAS herausgeputzt für die kommende Segelsaison auf dem Gelände unseres Vereins. Nun ist es soweit. Es kann wieder los gehen. Endlich ins Wasser! Doch jetzt kamen die eigentlichen Probleme erst auf.

Wirklich froh sein können alle Sportfreunde, die eine Einweisung in die Slipwinde erhalten haben und ihr Boot einfach den Graben hinab schieben können. Diese Einweisung in die Winde haben auch mehrere Mitglieder unserer Mannschaft, doch niemand besitzt einen LKW, einen geeigneten Führerschein, geschweige denn einen Kran mit dem sich 6 Tonnen über die Kaikante heben lassen, noch könnte jemand diesen bedienen.

Also gab es einige Termine um die Zicke ins Wasser zu bringen. Die meisten scheiterten an einem erkranktem Kranführer oder an einem verhindertem LKW samt Fahrer.

Schließlich paßte doch noch alles zusammen und so waren wir rechtzeitig vor dem Ansegeln im Wasser, konnten am 18.04.03 in Ruhe den Mast zu Jan Pohl fahren, aufriggen und anschließend das Schiff am Brückenkopf liegend mit 1200kg Innenballast in Form von 30 ausgewachsenen Bleibarren ausrüsten sowie alles andere mehr oder weniger notwendige Zubehör an Bord schaffen.

In der Woche nach dem Ansegeln hatten wir dann den ersten offiziellen Kontakt mit unserem Hauptsponsor- der Hanseatischen Brauerei Rostock. Zur Eröffnung des Rostocker Pressestammtisch wurde den anwesenden Journalisten und Lokalreportern, die Zusammenarbeit zwischen der Brauerei, der „SEB2“ und dem ASV z.R. bekannt gegeben. Im Rahmenprogramm fuhren wir dann mit einigen Gästen vom

Speicher die Warnow hinunter und setzten sie schließlich im ‚Kpt. Flint‘ zum Imbiß ab.

Mit dem Warnemünder Frühjahrsdreieck folgte die erste Regatta des Jahres. Am Wochenende darauf waren wir anlässlich des 50. Geburtstages zu Besuch beim Yachtclub Warnow.

Wie das bei solchen Veranstaltungen nun einmal so ist, ergibt sich zwischen den Pilsen noch der eine oder andere Termin. So ging es schließlich ganz schnell. Am Montag rückten die Segler der SY GADUS (Fa. Klartext) an, so daß am Nachmittag auf unserem neuem Großsegel ein Werbeaufkleber von 2m x 2m prangte und schließlich auch unser Rumpf einen riesigen Aufdruck trug.

## DIE FLENSBURGER FRÜHJAHRSWOCHE

Am Mittwoch Nachmittag ging es dann, wenn auch mit einiger Verspätung Dank eines unpünktlichen Sportfreundes, ab in Richtung Westen mit dem Ziel Flensburger Frühjahrswoche. Gegen 15:30 Uhr liefen wir in Warnemünde mit anfänglich gutem Wind aus. Um 21:00 Uhr passierten wir den Fehmarnsund. Ab hier ging dann nicht mehr viel der Wind war bis auf wenige Knoten aus NO eingeschlafen. Also



Maschine an, Gang rein und Hebel auf den Tisch. Es zeigte sich wieder einmal das es sich lohnt die Segel stehen zu lassen und mit den 2-3 Knoten wahren Wind und 6 Knoten scheinbarem Wind mindestens noch 0,5 –0,7 Knoten mehr FüG möglich sind.

Im GPS waren sämtliche Wegpunkte eingegeben und die Route zum „Flensburg Yacht Club“ als Ziel aktiviert. Wir wußten also woran wir waren. ETA durfte nicht über 08:00 UTC+1 steigen, da wir sonst die 1. Wettfahrt hätten abschreiben können. Schließlich mußten noch sämtliche Kochtöpfe, Schlafsäcke und Reisetaschen von Bord und die guten Tücher angeschlagen werden. Um 10:00 Uhr würde der 1.Start erfolgen.

Um 08:10 Uhr lagen wir dann im „Flensburg Yacht Club“ in der Box. Zum Glück waren Christian und Albrecht per PKW angereist, hatten die Meldeformalitäten erledigt und wir



verfügten über Stauraum an Land. Etwas neidisch schielten wir auf die geräumigen Container und Anhänger der anderen Yachten.

Ein Blick auf die Meldeliste verriet uns dann auch das wir in der Gruppe IMS 1 zusammen mit den Yachten von 40ft aufwärts starten würden. Wir waren also das kleinste Schiff unserer Gruppe und alle ähnlich großen Yachten starteten in der Gruppe IMS 2. Hier zeigt sich also der Nachteil wenn man ohne Porzellan-Gott und Back segelt und sich mit dem Zusatz ‚R‘ (Racer) im Meßbrief rumschlagen muß.

Wir staunten nicht schlecht als wir beobachteten wie sich sämtliche Container an Land mit Ausrüstung füllten. Sämtliche Boote liefen ohne Fender, Festmacher, Anker, Rettungsinsel, Steckschotten, Kloschüssel, Türen und Schubladen aus. In der Wartezeit vor dem erstem Start war das Entsetzen der anderen



Teams groß, als wir noch mit den Kaffeetassen in der Hand an Bord frühstückten und schließlich auch noch einen Schrubber und Putz an Deck schlepten um die Krümel wegzuschrubben.

Die Wettfahrten waren sehr lehrreich für uns. Es lief von einer Wettfahrt zur Nächsten immer besser. Nach insgesamt 7 Wettfahrten wurden wir 4mal 14., also Letzter, 2mal 13. und 1mal 11. Insgesamt also Letzter.

Frühjahrswoche Flensburg 2003, Regattagemeinschaft FYC/SVF  
 Nach IMS“time-on-distance, performance-curve“ berechnete Zielzeiten der  
 Plätze 1;5 und 10 sowie UNIVERSITAS

<b>Wf.</b>	<b>1.</b>	<b>5.</b>	<b>10.</b>	<b>UNIVERSITAS</b>
<b>1.</b>	01:26:32	01:28:57	01:34:20	01:46:27
<b>2.</b>	01:21:44	01:24:55	01:29:30	01:34:44
<b>3.</b>	01:00:01	01:03:54	01:06:08	01:16:40
<b>4.</b>	01:13:38	01:17:00	01:26:25	01:37:20
<b>5.</b>	01:16:49	01:19:46	01:27:59	01:33:01
<b>6.</b>	00:58:11	01:01:18	01:05:10	01:06:43
<b>7.</b>	01:10:43	01:13:05	01:17:59	01:20:34

Die Stimmung an Bord war dennoch gut, denn wir wußten ja was uns erwarten würde.

Es war spannend zu sehen wie eng es am Start zuing. Wie wir mittendrin, eigentlich nur noch Angst um unser schönes Boot hatten und trotzdem vorne mitmischten.

Wirklich schade das man im Osten nicht so heiß segeln kann, es gäbe eine Unmenge Reparaturaufträge...

Als wir nach dem 2.Regattatag bei einer Dose „Rostocker Export“, welches uns die Brauerei als Werbemittel zur Verfügung gestellt hatte, zur Après-Sail-Party an Bord saßen, kam ein sichtlich genervter Hafenmeister die Brücke entlang und blieb an unserem Bug stehen. Er eröffnete das Wort mit der freundlichen, aber bestimmten Bitte unseren Müll doch bitte woanders zu entsorgen als auf seiner schönen Brücke. Wir fragten uns was er wohl meint, denn sämtlicher Müll von uns lag noch im Cockpit. Mir fiel fast der Unterkiefer runter, als er dann mit dem Finger auf unser Dacron Fahrten- / Überführungsgroßsegel deutete, welches wir fein säuberlich verschnürt auf der Brücke während der Wettfahrten lagerten, da es beim besten Willen nicht in Albrechts Clio gepaßt hatte.

Es gibt also auch das andere Extrem von Hafenmeistern, nicht wie uns Olaf, der nach eigenem Bekunden bestens mit „Teflon-Segeln“ und wie mir scheint „Kevlar-Pfannen“ vertraut ist, sondern auch solche die Dacronsegel für Müll halten.

Am Sonntag, wurden die letzten beiden Rennen auf der Außenförde vor LA (Langballigau) ausgetragen. Also lief das ganze Feld unter Maschine Richtung LA- wir mit all unseren Klamotten an Bord. Albrecht und Christian fuhren per PKW. In LA angekommen entluden wir unser Gepäck schnell wieder in die Autos und liefen zur 6.und 7.Wettfahrt aus.

Zur Siegerehrung sind wir dann nicht wieder zurück nach Flensburg, sondern haben nur kurz in LA Abendbrot gegessen. Christian und Carolin sind per PKW nach Rostock. Anke, Albrecht und Michael sind zu einer Familienfeier in der Nähe gefahren und wir letzten fünf sind gegen 19:00 auf den langen Weg zurück nach Rostock gegangen. Der Wind stand gut und so konnten wir kurz hinterm Hafen unser Erbstück, von dem nur Gott und eventuell Manner weiß wie oft er geflickt wurde, setzen. Mit guter Fahrt liefen wie die ganze Nacht durch, nördlich an Fehmarn vorbei bis wir am Morgen gegen 08:00Uhr vor Warnemünde mangels Wind den FDP-Spi (diesmal hielt er) doch bergen mußten. Unter Motor liefen wir die Warnow hoch und waren um 11:00 Uhr, nach 4 Tagen und 281sm, wieder im ASV fest.

## PFINGSTREGATTA UND RUND RÜGEN

Am Sonnabend um 12:00 fiel der Startschuß querab vom „Hotel Neptun“ zur Pfingstregatta nach Kühlungsborn. Bei 3 Bft aus SW benötigte die UNIVERSITAS für diese Strecke 1h 45min.

Wie zu erwarten, gingen wir als 1. Schiff über die Ziellinie und gewannen somit den Pokal für die schnellste gesegelte Zeit.

Am Abend gegen 19:00 Uhr als die Hafenparty gerade auf ihren Höhepunkt zulief, liefen wir mit dem Ziel Vitte/Hiddensee wieder aus.

Aufgrund des Tiefgangs müssen wir, um von Vitte nach Stralsund zu gelangen, über die Ostsee um die Insel fahren. Bei dieser Überführung herrschte viel Wind und Welle und bei bis zu 40kn Wind war der Strom vor Barhöft so stark, das wir unter Motor kaum noch voran kamen.

Die nächsten Tage nutzten einige der Mannschaft dann noch für ein paar schöne Urlaubstage auf dem Greifswalder Bodden. Am Abend des 13.06. erfolgte südlich des Rügendamms um 18:00Uhr der Start zu unser ersten längeren Wettfahrt des Jahres. An Bord waren Albrecht, Andrea, Anne, Marten, Micha,

Peter-Paul, Stefan und ich. Bei beständigen 4Bft aus NW ging es im Dunkel rund herum um die Insel. Gegen 5:50 Uhr liefen wir vor Barhöft durchs Ziel. Im Hafen haben wir dann die Regattasegel gegen die Fahrtentücher getauscht, welche Christian am Abend zuvor noch beim Hafenmeister hinterlegt hatte. Nach kurzem Frühstück und Klönsnak mit den anderen Besatzungen liefen wir wieder aus und traten den Weg nach Rostock an. Gegen 20:00 Uhr kamen wir gerade noch rechtzeitig zur Geburtstagsfeier der SHANTY im ASV an und wurden mit herrlichem Frischbier belohnt.

## LOHNFUHRE NR.1

Eine lieb gewonnene Tradition die wir von der alten Lady übernommen haben, ist das sogenannte Ärztesegeln. Hierzu fahren wir Ende Juni an mehren Tagen mit ein paar von einem Kongreß entsprungenen Medizineren auf die Ostsee und verdienen damit ein paar Euro zum Unterhalt des Schiffes.

## DIE WARNEMÜNDER WOCH

Leider machte der Antriebsstrang bei der letzten Tour ein zunehmend beunruhigenderes Geräusch. Irgendetwas suggerierte uns gleich der Wellenbock. Ein Ding das uns innerhalb der nächsten Wochen noch des öfteren beschäftigen sollte.

Erste vermeintliche Abhilfe schafften Micha und Albrecht, in dem sie den Tank demontierten und die normalen Muttern gegen selbstsichernde Muttern ersetzten.

In den Tagen darauf waren wir zur Vorbereitung auf die 66.WW mit dem Boot bei Jan Pohl um, es per Kran anzuheben und das Unterwasserschiff mit 800er Naßschleifpapier abzuwischen. Dabei muß irgend jemand den Wellenbock berührt haben. Dieser ist lose einfach abgerissen, da halfen



auch keine selbstsichernden Muttern. Eine andere Lösung mußte dringend her. Nach kurzer

Diskussion stand fest: das Boot bleibt am Kran hängen und wir kleben den Bock mit unidirektionale

m Karbongelege und Epoxydharz wieder an. So gerüstet traten wir zur diesjährigen Warnemünder Woche an.

Bei den Pokalregatten gab es an beiden Tagen frischen Wind aus NW. In der Klasse IMS1 waren leider nur vier Boote gemeldet. Das lag im wesentlichen daran, daß der Veranstalter

nicht in der Lage war selbst auf einer solch kurzen Bahn eine Auswertung nach IMS-Handicap vorzunehmen. Daher reisten viele andere IMS-vermessene Boote gar nicht erst an oder gingen nur zu ‚Rund Bornholm‘ an den Start. Allerdings gab es auch hier keine Handicap-Wertung.

Was die Regatten für Seekreuzer im Rahmen der Warnemünder Woche betrifft, haben diese eher den Charakter einer Clubregatta. Wie die Veranstalter damit die Aufnahme in die Deutsche Seesegelmeisterschaft erreichen wollen bleibt fraglich. Es reicht sicher nicht die Rundungsrichtung für ‚Rund Bornholm‘ festzulegen.

Nach dem Überschreiten der 15kn-Marke zerfetzte auf dem dritten Raumschenkel unser FDP-Spi und nur einen Tag später an der Kreuz auch noch unsere Arbeitsfock. Dennoch reichte es einmal für den 3.Platz und dreimal für Platz 2, was uns im Endergebnis den 2.Platz hinter der SY GO bescherte.

Am Montagabend gingen wir bei schwachem Wind an den Start zu unserer zweiten Langstreckenregatta des Jahres. Unmittelbar nach dem Start setzten wir den „Rainbow-Spi“ und segelten so bis Bornholm, an Hammerodde vorbei Richtung Süden bis Dueodde. Von dort wir auf die Zielkreuz nach Warnemünde gingen. Nach 45h, 33min, 53sec und 304 gesegelten Seemeilen gingen wir in Warnemünde durchs Ziel.

Hier gab es einen kleinen Empfang im „Logis“ wo eifrig diskutiert wurde was richtig oder falsch war, wo die anderen lagen, wo man selbst überhaupt gelandet war. Neu in diesem Jahr war nämlich das trotz Känguruh-Start gerechnet werden mußte.

Nach Yardstick ergab sich für uns eine Zeit von 54h 14min 37sec, was für uns Platz 17 in der Gesamtwertung bedeutete. Zum Glück gab es auch eine fairere Wertung nach IMS-simplified- options, wobei sich für uns eine berechnete Zeit von 45h 54min 42sec ergab. Damit belegten wir den 3.Platz

wiederum hinter der SY GO auf Platz 2 und der SY INSCHALLAH VI, einem modernem IMS-Riß, als Sieger.

Zur Bäderregatta erwartete uns viel Wind aus WNW, wir starteten mit dem 1.Reff im Groß und kreuzten bis kurz vor die Wendemarke. Hier refften wir aus um auf dem Vorwindgang mehr Segeltuch zu haben. Nach anfänglichen Irritationen über die Größe des zu setzenden Spi's wählten wir schließlich den Buntesten, und bekamen so noch ein paar schöne Zielfotos.

Leider hat es auch hier wieder nicht für den Sieg gereicht. „First-ship-home“ wurde die KERKYRA und gewann somit das Sherryfaß. In unserer Gruppe lagen wir nach gerechneter Zeit 5min hinter dem Sieger, dem wir zuvor immerhin 32min abgenommen hatten.

Am Abend, beim Warten auf die Siegerehrung wurde dann die Idee geboren mit den Siegern der Bäderregatta zusammen ein Team aufzustellen mit dem man am „BlueRibbonCup“ teilnehmen könnte. Darüber mit welchem Schiff man an den Start gehen würde, könne man später noch entscheiden sprach's und orderte die nächste Runde.

## LOHNFUHRE NR.2

Zur „HanseSail“ haben Micha und Albrecht das Schiff genutzt um mit ein paar zahlenden Gästen eine begleitende Ausfahrt zu unternehmen. Aufgrund des wirtschaftlichen Erfolges haben wir uns für die kommende Saison ebenfalls vorgenommen mit Gästen an Bord die Parade zu begleiten.

Zum Ende der Sail konnte man dann wieder jenes Unglück verheißende Geräusch vernehmen, daß dem Bootsführer sagte man müßte ein weiteres mal Jan Pohl beziehungsweise seinen Kran bemühen um mal nach dem Wellenbock zu sehen.

Nachdem das Teil demontiert und dank der Kontakte von Klaus in der Universität gelötet wurde, hat Micha es wieder angeschraubt und verspachtelt.

### HSH-NORDBANK CUP (EX:BLUE-RIBBON CUP)

Nachdem wir, d.h. Albrecht und Ich, am Wochenende aus dem Segel-Urlaub mit den Jollenkreuzern und der HERZDAME zurück kamen, haben wir am Montag Proviant gebunkert und die Seesäcke mit frischer Wäsche gepackt. Am Dienstag-Nachmittag konnten wir uns dann auf den Weg in Richtung Kiel machen, um am Nordbank-Cup 2003

teilzunehmen.  
Die Überführung nach Kiel war gemütlich und so segelten Andrea, Jan, Albrecht und ich die Nacht durch. Im Kieler



ASV machten wir gegen 10:30 Uhr fest, rüsteten das Schiff für die Regatta und warteten auf die 2.Hälfte unserer aus 8 Personen bestehenden Crew.

Nach der Steuermannsbesprechung und dem Wetterbriefing im Kommodore-Saal des Kieler-Yacht-Club-Hotels, erfolgte um 20:00Uhr der Start vor Düsternbrook. Den Start habe ich leider vermurkst. Wir waren einfach etwas zu spät über der Linie und dann auch noch auf der falschen Seite. Auf der Innenförde, beziehungsweise drum herum stehen einfach zu viele Häuser und Bäume, so war die GO (unser Hauptkonkurrent) schnell 1-2 Kabel voraus. Nicht sehr verwunderlich, aber dafür imposant

mit anzusehen war, mit welchem Speed die UCA und die HSH-NORDBANK (ex-MORNING GLORY) an uns noch auf der Innenförde vorbeizogen obwohl sie erst 5 Minuten nach uns gestartet waren.



Unter Spi ging es in Richtung Langland. Aus Unkenntnis hat einer unser Mitsegler beim Aufziehen des Spibaum, was nur über die Winsch möglich ist, vergessen den „Downfucker“ zu fieren. Der Baum

dankte es mit einem kurzem knacken. Der Nockbeschlag hatte sich ins Rohr gedrückt und dieses gesprengt.

Der Wind nahm ab und wurde spitzer. So kamen wir nur langsam unter Genua und Groß durch den Belt. Am Morgen ließ der Wind es dann wieder zu das wir den Spi setzen konnten. Der Baum war längst mit Klebeband und Zeisingen repariert. Nachdem der Wind immer mehr zunahm und wir inzwischen sogar mal aus dem Ruder liefen, kamen wir immer besser mit den Bedingungen zurecht und steigerten den Topspeed beinahe viertelstündlich. Am Ende des Tages standen die von Albrecht am Ruder erreichten 15,8 kn im Logbuch. Viel beeindruckender für uns jedoch war die Durchschnittsgeschwindigkeit von 10,4kn über 7h hinweg.

Nach einer völlig verkorksten Halse vor Sejlands Rev ging es in Richtung Osten nach Kopenhagen. Im Dunkeln gingen wir vor Skovshoeved nach 26h53min39sec durchs Ziel. Anschließend wurden wir in eine Box des „Kongelig Dansk

Yachtclub“ gebeten, da es für eine Fahrt durch die Stadtbrücken von Kopenhagen bereits zu spät war.

Hier wurden wir dann von den Helfern der Wettfahrtleitung mit einem Lunchpaket, bestehend aus Bier, Cola, Energy-Drinks, Lachs- und Thun- Sandwichs sowie Obst und Schokolade versorgt.

Am Freitag Morgen wurden wir dann vom Wettfahrtleiter geweckt, der uns anschließend mit seinem Motorboot durch die Kopenhagener Stadtbrücken begleitete. Vor dem Hauptgebäude der HSH-Nordbank machten wir dann fest und gingen zum Frühstücksbuffet. Anschließend hatte jeder den ganzen Tag Zeit um zu tun oder zu lassen was er wollte. Bei uns hielten die meisten Mittagsschlaf obwohl das Tivoli nur 10min zu Fuß entfernt lag.

Am Abend gab es dann die Siegerehrung mit Küßchen von zwei bildhübschen, blonden, hoch gewachsenen, nordischen Mädels- doch leider nur für die Sieger. Mit Platz 5 war da nichts zu holen. Wie sagte Alex noch? „Mädels nach Skandinavien mit zu bringen, ist wie Bier ins Brauhaus tragen.“

Nach einem opulenten Abendessen wurde noch reichlich bei Tuborg und Carlsberg geklönt und die Taktik für die Rückregatta diskutiert.

Nach dem Frühstück am Sonnabend öffneten um 09:00Uhr die Stadtbrücken und die gesamte Flotte lief unter Motor in Richtung Startlinie aus Kopenhagen aus. Wir wurden von zahllosen Schaulustigen an Land verabschiedet die alle nett winkten, vielleicht aber auch froh waren das die Sache mit den Brückenöffnungen für dieses Jahr damit erledigt waren. Denn Stralsund und Rügendamm ist Kindergeburtstag im Vergleich zum Stau in Kopenhagen am Sonnabend Vormittag. Der Wind wehte ordentlich und kam mit 5-6Bft aus West daher. Die Mannschaft lag im Wachkoma wegen der nicht enden

wollenden Party am Vorabend, kämpfte aber tapfer. Bis auf einen Totalausfall waren alle zum Start an Deck. Während der Startvorbereitung meldete sich dann auch noch der Wellenbock, sonst gab es keine nennenswerten Probleme. Ach so doch - welche Segel wollen wir eigentlich setzten? Mannschaft übermüdet, Wind ohne Ende, was machen denn die anderen? Die UCA refft, NORDBANK nicht. Bis auf GO und einer IMX45 fuhren alle anderen Teilnehmer mit mindestens



einem Reff durch das Vorstartfeld. Wir konnten uns jedoch nicht schon vor dem Start geschlagen geben, also alles raus was da ist, dazu die Arbeitsfock und los- wird schon irgendwie.

Um 11:00 Uhr war dann der Start vor Skovhoved, pünktlich an der Luv Seite mit freiem Wind ging es auf den langen beschwerlichen Weg über Klintholm, Gedser,

nördlich Fehmarn zurück nach Kiel. In einem Dreierfeld, bestehend aus GO, MOULIN-A-VENT und uns segelten wir über Stunden mit einem Anlieger nach Süden, wobei die Führung ständig wechselte.

Irgendwann frische der Wind noch ein wenig mehr auf. Wir mußten reffen da niemand mehr im Stande war die Großschot zu bedienen und das Boot ständig aus dem Ruder lief. So konnten beide Konkurrenten enteilen. Vor Gedser hatten sie schon einen Vorsprung von knapp 15min. Daraus wurde dann im Ziel 57min auf die GO und 29min auf die MOULIN-A-VENT. Immerhin hat es noch für den 3. Platz gereicht auf den wir ziemlich Stolz sind. Wenn man bedenkt das wir, also Andrea, Albrecht und ich plus fünf nicht zu gebrauchende Party-Gurus eigentlich nur zu dritt gesegelt sind, kann man das wohl auch sein.

#### DAS ENDE DER SAISON

Zum Ausklang der Segelsaison sind wir im September als Begleitboot immer rund herum um das Regattafeld der Yxilon bei ihrer Deutschen Meisterschaft gesegelt. Wir haben somit Ehefrauen, Kinder und Freunden der Segler dem Regattakurs näher gebracht als sie es vom Strand oder der Mole je hätten sein können.

Als Auszeichnung für gute Leistungen haben wir mit jugendlichen Seglern und ihren Betreuern des Landesseglerverbandes Sachsen Anhalt an einem Tag eine Hafenrundfahrt unternommen bevor wir ihnen auf der Ostsee das Ruder „übergeben“ haben, zum probieren und austoben-selbstverständlich unter unserer Aufsicht.

Im Herbst sind wir dann zum Warnemünder Herbstdreieck sowie zum Blauen Band der Warnow gestartet.

## DER ABSOLUT LETZTE TÖRN 2003

Da wir in der glücklichen Lage sind über eine 5kw Dieselheizung an Bord zu verfügen, ist für uns die Saison mit dem Anfang Oktober noch nicht beendet. Vielmehr nutzen wir diese Saisonverlängernde Maßnahme um noch mal richtig segeln zu gehen und auch mal dort anzulegen wo man sonst nur vorbeifährt.

Das Micha und ich fahren wollten stand fest. Unser Ziel auch: Bornholm. Und eine Mannschaft fand sich schnell bei der Party zur Rostocker Senatorenregatta. Wir haben also noch 4 Leute shanghai und so ging es am Sonntag Abend los. An Bord waren Wolfram, Mathias und Mathias, Jan, Micha und ich. Gegen 18:00Uhr waren wir vor W'nde auf der Ostsee. Gemütlich ging es nach Bornholm. Am Montag um 10:30 machten wir dann in Ållinge am Nordende Bornholms fest. Im Nachhinein ärgert es mich das wir nicht vom Fehmarnsund nach Bornholm gesegelt sind, denn den für die schnellste Überfahrt ausgeschriebenen Pokal hätten wir so mit Sicherheit geholt, wenn auch nur für wenige Wochen - er ging im Dezember an eine 34 Fuß große IMS-Serienyacht vom Typ Figaro 2.

Egal, wir waren nun mal auf Urlaubstour.

Nachdem wir den Tag mit Essen und Schlafen verbrachten kehrten wir am Abend noch in eine Kneipe ein. Am nächsten Tag wehte es üppig aus West. Auf den Rat des Kapitäns eines Großseglers der vergeblich versucht hatte von Bornholm wegzukommen entschieden wir doch lieber nach Ystad zu segeln als noch weiter nach Osten, also Christiansö, zu gehen. Um 12:00 Uhr legten wir in Ållinge ab, hatten frischen Wind aus W bis SW und somit eine langes Bein. Um 19:15Uhr waren wir wieder an Land in Ystad.

Nach Abendessen und Ruhestunde ging es in die Stadt. Doch es ist gar nicht so leicht nach 23:00Uhr noch auf eine geöffnete Kneipe zu treffen noch dazu auf eine mit einem Kneiper der Willens ist auch noch Bier zu verkaufen. So blieb es an diesem Abend bei 2 Sturzbieren zu je 5,-EUR für Jeden.

Am darauffolgenden Tag legten wir um 10:00 Uhr in Ystad ab mit dem Ziel Klintholm. Bei zunächst schwach bis mäßigem Wind erwischten wir am Nachmittag noch ein paar kräftige Böen mit 7-8 Bft und machten um 22:10 in Klintholm fest. Beim Anlegen muß irgendwie der Bowdenzug gerissen sein, jedenfalls konnten wir am nächsten Morgen kein Gas mehr geben, also haben wir die Motorhaube abgenommen und per Hand direkt am Motor die Drehzahl gesteuert.

Für die Strecke Klintholm - Gedser - ASV benötigten wir nur 8,5 Stunden. Das der Schnitt gar nicht mal so schlecht war viel uns erst auf als Wolfram beiläufig erwähnte, das wir permanent über 10kn laufen. Dies riß aber keinen so recht vom Hocker und daher machten wir uns ans Ausreffen um mehr Druck ins Rigg zu bekommen.

Diese 303sm in 4 Tagen waren ein wirklich schöner Abschluß der Segelsaison 2003. Wohin es wohl im nächsten Oktober geht?

## ABSEGELN

Das Absegeln unseres Vereins fiel in diesem Jahr zusammen mit der wirklich letzten Regatta des Jahres - der „WSC 75“. Nachdem sich alle Crews im Logis getroffen haben und nach ein paar kleinen Bieren die Startzeiten ausdiskutiert waren ging es für uns als letzter Starter auf die Bahn.

Während alle anderen im Verein Absegeln, knacken wir nur unter Fock und erstem Reff beim hinabsurfen einer besonders schönen Welle unseren bis dahin geltenden Topspeed. Es

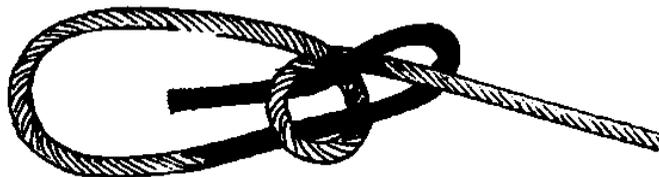
könnte schöner nicht sein. Der Neue steht jetzt bei unglaublichen 18,87 kn und wird wohl leider eine ganze Weile Bestand haben.

Durch eine glückliche Fügung war es uns möglich einen eigenen Trailer anzuschaffen. Nachdem alle Umbauarbeiten am Sattelaufleger in der Halle der FSN Fahrzeugtechnik, nicht zuletzt Dank der tatkräftigen Unterstützung durch Andy Schmidt, schnell erledigt waren und der Hänger durch den TÜV zugelassen war, konnten wir uns daranmachen das Boot für den Winter einzulagern.

Den Wellenbock, um den wir uns seit dem HSH-Nordbank-Cup nicht mehr gekümmert hatten, haben wir inzwischen demontiert. Er geht so auf seine letzte Reise in unser kleines Museum.

Abschließend möchten wir uns noch einmal bei all denen bedanken die uns im Laufe der letzten Saison unterstützt und es ermöglicht haben das wir eine weitere erfolgreiche Saison erleben durften.

Paul Lehmann



## JAHRESBERICHT 2003 DER ASV-JUGEND

Auch 2003 beteiligten sich die ASV-Kinder und Jugendlichen an dem gemeinsamen Jugendtraining mit dem MYCR.

Die Winterpause, die wir je einmal wöchentlich mit Theorieunterricht in der Borwingschule und einmal Sport überbrückten, verkürzten wir auch dieses Jahr in den Winterferien wieder mit einem Skiausflug nach Tschechien. Zu ersten Mal hatten wir auch etliche Snowboardfahrer unter uns, die aber schnell zeigten, daß man auch damit gesund den Berg runter kommen kann und sich auch bald an Sprünge über die Schanze wagten.



Aus dem Wintersport zurück, weckten wir allmählich unsere Boote aus dem Winterschlaf und brachten sie auf Vordermann. Robert und Wolfgang hatten ihre Optis zu überholen, Kai, Manuel und Friederike als Cadet-Vorschoter halfen ihren Steuerleuten bei der Arbeit. Die 420er Tobias, Franziska, Maria, Anne und Lisa hatten auch kräftig an ihren Booten zu tun, Claas und Monique als alte 420er-Cracks und Trainer unterstützten diese mit Rat und Tat bei ihrer Arbeit.



Gleich in der ersten Aprilwoche zog es uns aufs Wasser. Bereits eine Woche später fuhren die

Cadets zu ihrer ersten Regatta nach Ribnitz. Dieser Eifer wurde nicht nur von bestem Frühlingsplätzen sondern auch von guten Gesamtplazierungen und positiv überraschenden Einzelplazierungen belohnt.

Die 420er wollten ihre Saison mit einem Oster-Trainingslager, in der Nähe von Stralsund beginnen. Leider gab es große Transportprobleme, so daß das Trainingslager nach Rostock verlagert wurde.

Der VHV-Cup in Rostock Ende April war die erste Regatta für unsere Optis und 420er und gleichzeitig der erste Lauf zur Stadtmeisterschaft 2003. Nur die Cadets waren wieder weiter weg und nahmen am gleichen Wochenende in Stralsund an einer Ranglistenregatta teil.



Anfang Mai veranstaltete der MYCR den Ostseecup der Cadets. Als erste WM-Qualifikationsregatta war dies der erste Saisonhöhepunkt für die Cadets. Sowohl Manuel und also auch Kai nahmen mit ihren Steuerleuten an dieser Regatta teil. Sie hatten mit konditionell und psychisch sehr anstrengenden Bedingungen – teilweise starker Wind, Welle und ausländische Teilnehmer – zu tun. Sie konnten sich jedoch bei diesen Bedingungen sehr gut behaupten. Was nicht zuletzt der moralischen Unterstützung für unsere ASV-Segler durch den BUK zu verdanken war, der, wie bereits in den vergangenen Jahren, als Startschiff mit vor Ort war. Vor allem Kai und Laszlo erreichten mit ihrem 11. Platz in der Gesamtwertung ein Ergebnis, das zum ersten Mal auf eine mögliche WM-Teilnahme hoffen ließ. In der zweiten WM-Ausscheidungsregatta in Röbel konnten sich die Jungs noch

verbessern, so daß sie sich zur Weltmeisterschaft in Belgien qualifizierten.



Auch Monique schaffte es an die seglerische Spitze. Was als Notlösung sich in Warnemünde für eine Regatta ergab, als die Schwerinerin Franziska Goltz einen Vorschoter suchte und Monique zeitbedingt keine feste Steuerfrau mehr hatte, entwickelte sich in kurzer aber intensiver Trainingszeit zu einem erfolgreichen Duo, daß es schaffte sich für die Weltmeisterschaft der 420er zu qualifizieren.

Die anderen ASV-Segler backten in diesem Jahr noch nicht ganz so große Brötchen, konnten jedoch auch große Fortschritte machen: Wolfgang, der ja erst sehr spät zum Segeln kam, lernte seinen Opti schnell und sicher über den Kurs zu bekommen, während Robert, der den Opti ja inzwischen bereits länger kannte schon an den Feinheiten des Optisegels arbeitete.

Friederike und Manuel lernten den Spi sicher zu beherrschen und konnten gemeinsam mit ihren Steuerleuten weitere Erfahrungen sammeln. Die 420er arbeiteten an der Verbesserung ihrer Technik und Taktik. Vor allem die Mädchen, die ja auch noch nicht lange dabei sind, konnten hier große Fortschritte machen.



Neben dem regelmäßigem Training an zwei Tagen in der Woche waren die Segler auf vielen Regatten zu sehen. Neben den Rostocker Regatten nahmen vor allem die Cadets an verschiedenen Auswärtsregatten in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin und sogar in Holland teil. Aber auch die Optis und 420er machten andere Mecklenburger Gewässer unsicher.

So verging dann rasch die erste Hälfte der Saison und schon standen die Sommerferien an. Nun wurde es für unsere zwei WM-Teilnehmer ernst. Monique und Franziska fuhren nach Hampshire in Großbritannien, wo sie in der Damenwertung von 59 Booten den 29. Platz belegten. Für Kai und Laszlo ging es nach Nieuwpoort in Belgien. Sie erreichten einen 50. Platz von 72 Startern und wurden damit die zweitbesten Deutschen.

In den letzten beiden Wochen der Sommerferien fuhren wir wie jedes Jahr ins Sommerlager. Auch dieses Jahr fand es in Barth statt.



In super Ferienlaune, verstärkt durch den ausgezeichneten Sommer, konnten wir dort noch einmal unsere Segelfähigkeiten nach der Urlaubszeit auffrischen und vertiefen. Der Alltag im Sommerlager wurde von einer Nachtwanderung, der Neptuntaufe, einem

Elternsegeln und der Abschlußfeier abgerundet und baden waren wir bei diesem Wetter natürlich auch täglich.

Mit dem Ende der Sommerferien mußten wir auch Manuel als aktiven Segler verabschieden – er wechselte mit dem neuen Schuljahr die Schule und nebenbei auch das Land. Ihn zog es in den warmen Süden nach Mallorca.



Für den Rest ging es, noch vom Trainingslager gestärkt, zur Landesjugendmeisterschaft nach Greifswald. Von der Beteiligung her war dies der Saisonhöhepunkt, da wir dort gemeinsam mit allen Bootsklassen hinfuhren. Hier konnte Robert im Opti noch einmal auftrumpfen. Er

wurde 10. von 71 Startern und verabschiedete sich mit diesem super Ergebnis aus dem Opti.

Es folgten noch etliche Trainingstage, noch zwei Läufe der Stadtmeisterschaft und einige Auswärtsregatten – die Saison war dann auf einmal schnell wieder vorüber. Schon ging es wieder ans Einpacken der Boote, es stand wieder Theorie und Sport auf dem Stundenplan.



Anlässlich der Boot und Freizeit - Messe Anfang Dezember fand die Siegerehrung der Stadtmeisterschaft statt, wo Kai und Laszlo noch zu Meisterehren in der Klasse Cadet kamen.

Letzter gemeinsamer Saisonhöhepunkt war die Weihnachtsfeier im MYCR. Hier ließen wir mit Kaffee, Kuchen, Weihnachtsbaum und

Weihnachtsmann gemeinsam die Saison ausklingen. Für die ASV-Kinder schloß sich kurze Zeit später noch die ASV-Weihnachtsfeier an.

Zurückblickend war es ein erfolgreiches Jahr wie selten zuvor: 2 Weltmeisterschaftsteilnehmer, etliche Regattateilnahmen und sein langer warmer Sommer werden das Jahr nicht so schnell in Vergessenheit geraten lassen.



## **WIR WOLLEN DOCH NUR SEGELN...**

Es ändert sich viel in unserer heutigen Zeit - und es ändert sich schnell. Dieser Trend macht auch vor unserem Hobby nicht Halt. Vom Deutschen Segler Verband (DSV) kommen jetzt das Short Range Certificate und das Long Range Certificate - kurz SRC und LRC genannt - Funkzeugnisse, die uns erlauben, mit unseren Mitmenschen in nah und fern Kontakt aufzunehmen. Auch die Führerscheinlandschaft wurde zum Jahrtausendwechsel neu gestaltet: Beim DSV werden nur noch Prüfungen für amtliche Führerscheine - vom Sportbootführerschein Binnen bis zum Sporthochseeschiffer - abgelegt. Dabei wurde der Sportküstenschifferschein neu eingeführt, der die Lücke zwischen dem amtlichen Sportbootführerschein See und dem Sportseeschifferschein schließt.

Und sonst? Zum 1. Januar 2005 müssen alle Sportboote mit einem Fäkalientank ausgerüstet sein. Was heute schon für alle neuen Yachten gilt, wird dann auch für die älteren Schiffe Pflicht. Der Eigner steht vor vielen Problemen. Wohin soll der Tank und welche Schläuche sind wirklich geruchsdicht? Brauchen die Leitungen eine Entlüftung? Das Winterlager 2004 wird wohl einer Tankeinbauorgie gleichen - immerhin eine kommunikative Art des Refits von Yachten.

Ab 1. Januar 2004 werden auch keine Funkanlagen mehr zugelassen, die keinen DSC-Controller der Klasse A, B oder D haben und keine Geräte mehr, die die Kanäle 87/88 als Duplex eingerichtet haben. Und Letzteres betrifft fast alle alten Funkgeräte.

Zu guter Letzt hat das für den Verkehr zuständige Ministerium verfügt, daß ab dem 1. Januar 2008 nur noch Führerscheine für den Wassersportler ausgestellt werden, wenn dieser das entsprechende Funkzeugnis nachweisen kann. Das bedeutet keinen Sportküstenschifferschein ohne Short Range Certificate und keinen Sportseeschifferschein ohne Long Range Certificate. Und das gilt indirekt auch für alle Führerscheine, die vor diesem Stichtag gemacht wurden, da diese nur dann für das jeweilige Revier gelten, wenn die Inhaber das entsprechende Funkzeugnis nachweisen können.

Wie bei allen Neuerungen können wir jetzt empört auf den Bestandsschutz verweisen und die Bevormundung des mündigen

Seglers beklagen. Aber sehen wir uns doch erst einmal die Suppe an, bevor wir die Haare darin suchen: Daß alle Sportboote einen Fäkalientank haben, ist unbestreitbar sinnvoll. Das wird die Wasserqualität in und um unsere Häfen sicherlich nicht verschlechtern, und wenn wir uns erst einmal daran gewöhnt haben, unsere Bordtoilette auch des Nachts im Hafen nutzen zu können, sind die Mühen und Kosten des Nachrüstens bald vergessen.

Alle Änderungen im Bereich der Funkgeräte und Funkzeugnisse gehen ursprünglich auf die Einführung des neuen GMDSS-Systems zurück. Dadurch wird die Sicherheit auf See - auch und gerade für uns Sportschiffer - in einem Maße erhöht, wie es noch vor einigen Jahren kaum denkbar war. Das wird aber nur realisiert, wenn alle mitmachen, und dazu wird es notwendig sein, sowohl die Funkanlagen als auch die Ausbildung den neuen Standards anzupassen. Die bittere Kröte müssen wir schlucken.

Daß nun der DSV als unser aller Interessenvertreter die gesamten amtlichen Sportbootführerscheine ausgibt und sich auch für die Funkzeugnisse der Sportschiffahrt verantwortlich zeigt, ist ein Fortschritt. Hier weiß man zumindest mehr über die Sorgen und Nöte der Segler als in den Ministerien, und wenn der DSV etwas kann, so ist es Führerscheine ausstellen - wie jedem von uns aus seinen eigenen Prüfungen bekannt ist.

ja - die Zeiten als ein Rollo Gebhard und ein Wilfried Erdmann unbekümmert ihre Schiffe enterten und zu entfernten Zielen aufbrachen, ohne sich um Ausrüstungsstandards, Führerscheinflagen und Funkzeugnisse zu kümmern, sind vorbei. Sie sind leider vorbei, wenn wir an die Kosten und Mühen denken, die auf uns zukommen, um dem Gesetze genüge zu tun. Aber sie sind Gott sei Dank vorbei, wenn wir auf See Hilfe brauchen und wie selbstverständlich eine Meldung über GMDSS abgeben.

Wir wollen nur segeln - aber eine gute Ausbildung und Ausrüstung sind Teil des Sportes und können ja auch Spaß machen.

Ihr Michael Trilling  
aus PALSTEK 5/03 (Nachdruck mit freundlicher Genehmigung)

## Übungslager des Akademischen Segler-Vereins zu Rostock

Am Ende des Sommer-Semesters zog der A.S.V. z.R. seine sämtlichen Mitglieder, soweit sie nicht im Examen standen, zu einem 10tägigen Übungslager auf seinem Seglerhaus zusammen. Der Zweck dieses Lagers war einmal, der Semesterabschlussbildung einen Abschluß zu geben, zum anderen wollte man Erfahrungen sammeln, wie der Wehrsport mit dem Segelsport zu verbinden sei. Die gemachten Erfahrungen waren so gut, daß im nächsten Jahr wohl ein derartiges Wasserwehrsport-Lager in noch größerem Umfange durchgeführt werden wird.

Die Unterbringung der Teilnehmer erfolgte auf einem gemeinsamen Strohlager auf dem Boden des Seglerhauses. Früh um 6 Uhr begann der Dienst mit Frühsport. Während der

Vormittag dem Exerzier- und Signaldienst gewidmet war, wurde der Nachmittag auf dem Booten verbracht. Mit den fünf Klubbooten wurde Geschwadersegeln gemacht, daß es eine helle Freude war; daran an schloß sich entweder Unterricht über marine- und waffentechnische Dinge, oder es wurde Navigationsunterricht abgehalten.

Viel zu schnell gingen die 10 Tage eifrigen Dienstes und frohen Gemeinschaftslebens dahin. Dann rückten die meisten Teilnehmer in Wehr- und Arbeitsdienstlager oder zur Hanseatischen Yachtschule ab, um hier freudig-weiter ihre Pflicht zu tun am Aufbau unseres Volkes. C. Wischer.

## Vorwort zum Büchlein Segelsport von 1910

Ha, welch` herrlich Leben,  
Singt der Sturm sein Lied,  
Wenn durch weiße Wogen  
Stolz der Kutter zieht!

Der Anker ist los, die Schoten werden angeholt, und leicht geneigt rauscht unser Boot bei frischer Brise pfeilschnell durch das schwach gekräuselte Wasser. Noch einmal die Mützen geschwenkt – Ahoi! Auf Wiedersehen!

Man rede mir vom Vergnügen des Radelns; man preise die edle Turnerei; man berausche sich am Rennsport; man schwärme für englische Spiele, wie **Lawn tennis** und Fußball, man singe Dithyramben auf den Rudersport – ich will nur sagen und singen von den herrlichen Freuden des schönsten aller Sports, der **Segelei**. Hat man das Schachspiel als das königliche Spiel bezeichnet, so dürfen wir Deutschen mit Stolz vom **Segelsport** sagen, daß er der **kaiserliche** Sport sei. Und wenn ein **Kaiser**, der **jeden** Sport kennen gelernt hat, dem **jeder** ohne Ausnahme auf einen Wink sich dienstbar macht – wenn ein Kaiser gesagt hat, daß alles und jedes Vergnügen verblasse und ins Nichts versinke vor den reinen Freuden der **Segelfahrt** – dann dürfen wir sicher sein, daß in einem solchen Ausspruch etwas **allgemein** gültiges liegt.

Und in der tat, wer einmal die Schot regiert und die Ruderpinne in seiner Hand gefühlt hat, wer einmal mit rauschendem Kiel jauchzend durch die Wogen flog und dabei fühlte, wie alle kleinlichen Sorgen von ihm abfielen, wer einmal im Kampf der Elemente sein Boot trotzig durch den weißen Gischt hindurchzwang und dabei wußte, daß von seiner Entschlossenheit, Kraft und Aufmerksamkeit das Schicksal abhing, wer einmal beim Mondenlicht in träumerischer Ruh und kaum merkbaren Hauch langsam über den stillen Binnensee fuhr – dem hat sich der Segelsport unverlöschlich ins Herz geschlichen, um darin zu wohnen bis zum letzten Atemzug.

Wer noch den Mut in seiner Brust fühlt, wer Freude an der Natur besitzt und wer die Natur liebt, nicht nur im Sonnenschein sondern auch im Wetter und Sturm, aber auch wer mißmutig in die Welt blickt und im Hasten unserer Tage den Frohsinn verlernt hat, auch **er** versuche es mit der Segelei! Und wenn er auch nur einigermaßen ein Mann ist, dann wird er uns im Geiste danken für unseren Rat und ein treuer Freund und Anhänger

des Segelsports werden und bleiben. Freilich nur an unseren Küsten, an unseren Binnenseen und an den größeren Flüssen kann man den Segelsport treiben, und insofern ist der Kreis der Segler beschränkt. Falsch dagegen ist die so oft gehörte Ansicht, daß der Segelsport nur für sehr reiche Leute in Betracht komme. Allerdings, große seegehende Jachten und feine Regattaboote sind sehr teuer, aber auch in billigen, kleinen Booten kann man die Freuden des Segelsports genießen, und vielleicht gerade in solchen am reinsten, bequemsten und ungezwungensten.

Mögest auch Du, lieber Leser, ein **Segler** werden, und zwar ein rechter, mutiger und doch nicht tollkühner, ein wagemutiger und doch nicht verwegener Segler, dem wir nun froh zurufen

Auf, in die wogende See!



Fyns Hoved



Geburtstagswetter für Bernd auf der BOE



UNIVERSITAS auf der Bäderregatta



UNIVERSITAS 2 auf der Pfingstregatta



SHANTY im Oktober-Abendlicht © Stephan Ackermann



Sonnenuntergang im Kleinen Belt



© Stephan Ackermann



IRIS (ex SHANTY, heute wieder SHANTY) im Kran (Ende der 50er),  
Eigner Hans Schleuse beim Ruder im hellen Kittel

## SEGELN MIT FRAU HOLLE

oder

## DIE KEIMZELLE DES MONGOLISCHEN SEGLERVERBANDES

Alles fing damit an, daß Sabine Holle aus meinem Sporthochseeschifferscheinkurs einmal Langkieler segeln wollte. Also mußte ein Wochenende ohne Dienste im Krankenhaus oder Familienfeiern gesucht und mit dem Terminplan der SHANTY in Einklang gebracht werden. Heraus kam das Wochenende 26./27. Juli. Der Termin kollidierte zwar mit unserer Funktion als Zielschiff bei der Yxilonregatta (was wir 2 Tage vorher erfuhren), aber Hansi Kreft übernahm unseren Job für das Wochenende.



Budnaa beim Rudergehen

Da ich ausnahmsweise einmal von Berlin anreiste, holte ich Sabine vom Bahnhof ab, die mit der Bahn von Bremen angereist war.

Als nächstes ging es zum Modellbauladen um mir meine Winterbeschäftigung abzuholen. Anschließend wurde bei Bars gegrillt, wobei Bars und Budnaa shanghai wurden. Bei der Rückkehr in den Verein platzten wir noch in ein dort stattfindende Hochzeit rein.

Am nächsten Morgen wurde gebunkert und die neue Niedergangseiter angebaut.

Nach dem Ablegen ging es bei

Südwest in Richtung Nysted. Erst gab es Nieselregen, später kam dann die Sonne vor, es blieb aber diesig. Bars und Budnaa übten sich in Knotenkunde und seemännischen Begriffen. Die Frage ist, ob für diese Worte auch eine Übersetzung ins Mongolische existiert. Budnaa ging begeistert Ruder. Wir witzelten schon, daß die beiden



Budnaa übt Knoten

Teil abzubekommen und ein Igel durch die Steine der Uferböschung schlich. Um Mitternacht trieb uns einsetzender Regen in die Kojen. Morgens machten wir noch ein paar Beweisfotos mit Bars und Budnaa.



Beweisfoto vor dem Schloß in Nysted

dann in der Mongolei einen Segelverein gründen, dort gibt es zwar keine Meeresküste, aber einige sehr große Seen.

Am neuen Windpark bei Rødsand segelten wir unter Spinnaker vorbei, jedoch mußte auf den letzten Metern wegen Flaute motort werden. Wir fanden sogar einen Platz im Freihafen. Nach dem obligatorischen Softeis gab es einen kleinen Stadtrundgang. Anschließend wurde gegrillt, wobei die Mücken auch versuchten, ihren

Das Ablegen erfolgte später als geplant um 9.10 Uhr. Zurück ging es bis Gedser mit Dänisch Kreuzen und einem anschließenden Schlag nach Südwesten. Zwischenzeitlich mußte gerefft werden, später flaute der Wind jedoch ab und die Sonne kam hervor. Budnaa war an diesem Tag vom Segeln weniger begeistert, er hatte ganz schön mit der

Seekrankheit zu kämpfen. Auf Sabines Wunsch wurde das gute Wetter vor dem Strand von Warnemünde noch einmal zum Baden genutzt. Als wir anlegten war im Verein die Abschlußparty der Ixylonregatta im vollen Gange. Sabine mußte ja einen netten

Eindruck vom ASV bekommen haben, an zwei Abenden an denen sie dort war gab es zwei große Partys! Wir hatten allerdings nicht viel Zeit und mußten schnell los, da es bis Bremen noch eine weite Strecke ist, vor allem am Sonntag Abend, wenn die Wochenendpendler in den „Westen“ die Straßen bevölkern.

Dirk Schietke

## HOCHSOMMER IM FRÜHJAHR

Dieses Jahr sollte es nach Kærrebeksminde gehen. Die Crew der SHANTY bestand aus Stephan, Niels, Christoph, Olaf (ein Freund Christoph's) und mir. Nachdem Olaf per Motorrad von Rügen angereist war, legten wir am 28.5. um 21.30 Uhr an. Bis zu den Molenköpfen mußten wir motoren. Hinter den Molenköpfen gingen Christoph und Olaf die 1. Wache.



Unter Spinnaker

Ab 0315 übernahm ich mit Stephan und ich nutzte sofort die nautische Dämmerung um meine gerade gelernten Kenntnisse der astronomischen Navigation zu testen. Ich versuchte einen Ort aus 2 Höhen zu bestimmen. Schedir (Sternbild Kassiopeia) und Dhube (großer Wagen) sollten „geschossen“ werden, aber leider war die Kimm unklar. Zwischenzeitlich mußte wegen Flaute 2h motort werden. Vor Gedser übte ich einmal wieder eine Horizontalwinkelpfeilung.

Eine Vertikalwinkelpeilung war nicht möglich, da Feuerhöhen nicht in den Sportbootkarten eingetragen sind und ich zu faul war im Leuchtfeuerverzeichnis zu suchen.

Vor dem Mittagessen errechnete ich die Kulminationszeit der Sonne um eine Mittagsbreite zu nehmen. Nach dem Mittagessen, zu dem uns ein paar Schweinswale besuchten, schoß ich die Sonne. Die ermittelte Mittagsbreite lag 6sm von der gekoppelten entfernt.

Um 1900 machten wir im Hafen von Hæsnes fest, RIJO, FENT III und RASMUS folgten später. Leider gab es keine öffentlichen Grills mehr auf der Mole. Also schnorrtten wir bei Hansi einen. Sein Kommentar auf unsere Anfrage: „Da muß ich erst einmal gucken, in welchem Laderaum der ist.“

Nach dem Essen versammelten wir uns auf der RIJO und hörten „Die Kuh im Propeller“ und „Der Flaschenzug“ mit Manfred Krug und „Der Hase“ mit Eberhard Esche.

### 30.5. → Sonnenschein und blauer Himmel

Morgens erfolgte das Ablegen unter Segeln, allerdings herrschte Flaute. Irgendwann entschlossen wir uns, den Motor zu starten, aber die Batterien war leer. Nicht einen Mucks gab der Anlasser von sich. Nach mehreren erfolglosen Anlaßversuchen mit einer improvisierten Anreibleine unter Flüchen auf die Yachtmotorkonstrukteure, die nicht in der Lage sind einen einfachen Dekompressionshebel vorzusehen, paddelten wir die SHANTY zum Akkuladen zurück in den Hafen. Sicherheitshalber füllten wir



ohne Kommentar

noch etwas Wind in den Tank. Durch den Grønsund wurde wegen Flaute motort. Zwischendurch begrüßten wir ein dänisches Kriegsschiff mit dem Dippen der Flagge, was auch erwidert wurde. Im Smålandfahrwasser kam genug Wind auf, so daß gesegelt werden konnte. Allerdings war es ein Fehler, den Motor auszumachen, denn leider hatte die Lichtmaschine nicht geladen und der Motor wollte partout nicht anspringen. Zum Glück konnten wir noch eine Dänische Yacht dazu überreden, uns in den Hafen von Kærrebeksminde zu schleppen, denn bei ca. 2 kn auslaufenden Strom hätten wir es mit den Paddeln nicht geschafft. Um 21:40 Uhr machten wir als letzter ASVer neben GYPSY, BOE, JUCALINE, ZENIT und ZEPHIR fest. Neben dem starken Strom in der Hafeneinfahrt war die Mückendichte mit das beeindruckendste an Kærrebeksminde.

31.5. → Sonnenschein und blauer Himmel

Bei der Morgentoilette traf ich Bernd, der mich an die Sonnenfinsternis erinnerte. Also schnell zurück zur SHANTY, den Sextanten raus, die Blendgläser hereingeklappt und tatsächlich, die



Geburtstagspäckchen im Smålandfahrwasser

Sonne sah etwas angeknabbert aus.

Um 08.45 Uhr legten wir ab, um bei herrlichem

Spinnakerwind auf die Mündung des Guldborgsunds zuzuhalten.

Unterwegs gelang es uns, die ebenfalls unter Spi segelnde BOE zu überholen.

Allerdings trafen wir uns später vor der Mündung des Guldborgsunds zu Bier und Kuchen anlässlich Bernds Geburtstag. Dazu gingen wir an der Backbordseite der ZENIT längsseits, während an der Steuerbordseite BOE und ZEPHIR festmachten. Die ZENIT

fungierte als Schlepper, und der Pinnenpilot schaffte sogar, das Viererpäckchen auf Kurs zu halten. Eckhard versuchte, sich mit GYPSY auch noch anzukuscheln, unterschätzte aber seine Geschwindigkeit und sah plötzlich, wie sich vier vereinte Vorsteven auf die Bordwand der GYPSY zu bewegten, konnte aber ungeschoren entkommen. Da Toto auch Geburtstag hatte, gratulierte ich ihr auch gleich per Handy. Ich kletterte mit dem Fotoapparat in die Saling, aber leider reichte der Weitwinkel nicht, um alle vier Yachten gleichzeitig auf das Foto zu bekommen.

Hinter der Brücke in Guldborg ging der Spinnaker wieder hoch. Erst stand er nicht so recht, aber als er dann zog, überholten wir ziemlich schnell einen „Joghurtbecher“ namens LADY S., dessen Crew mehr oder weniger leicht angeheitert mit der Genua kämpfte. Der hohe Geschwindigkeitsunterschied veranlaßte Christoph zu einem: „Und tschüß“. Vor Nykøbing sahen wir, wie die LADY S. bei Spinnakerwind anmotort kam. Als sie die hinter uns segelnde RIJO überholten, machte Hansi einen passenden Kommentar. Irgend etwas mußten auch wir machen, aber wollten die Leute nicht allzu doll reizen. Niels kam eine Idee: „Wir gucken einfach alle weg.“ Gesagt, getan. Wir hörten hinter unserem Rücken den Kommentar: „Guckt mal, die gucken uns nicht mal mehr an!“ Vor der geschlossenen Brücke in Nykøbing sammelten sich die ASVer, um sich dahinter heiße Kämpfe unter Spinnaker zu liefern. Noch zwischen den Brückenpfeilern hörte ich auf der ZEPHIR Hainers Befehl zum Spinnakersetzen. Wir wechselten aber zur Genua, da der Wind spitzer einfiel.

Im überfüllten Hafen in Nysted gingen wir bei der RIJO längsseits. Vor dem Abendbrot folgte der obligatorische Gang zur Softeisbude. Danach gab es wie üblich Party, was ein Nachbarlieger vom Geräuschpegel her nicht in den Schlaf paßte.

1.6. → Sonnenschein und blauer Himmel (schon wieder!)

Beim Zahlen der Havnepenge war ich doch etwas überrascht, statt der üblichen älteren Herren als Hafenmeister eine junge und recht gut aussehende Frau im Hafenmeisterbüro zu finden.

Das Ablegen erfolgte der Einfachheit halber im Längsseitsschlepp von RIJO. Mit einem schönen Halbwindkurs ging es am neuen Windpark bei Rødsand vorbei den Rostock. Die Windmühlen werden eine gute Ansteuerung für das Fahrwasser durch die Untiefen. Mit guter Fahrt ging es bei schönstem Segelwetter in Richtung Warnemünde. Meine 2. Mittagsbreite ergab nur eine Differenz von 8 Kabellängen zum Koppelort.

Nach dem Anlegen zu moderater Zeit wurde Olaf verabschiedet, der sich auf dem Motorrad wieder auf den Weg zu seiner Insel machte. Ich grillte Abends noch mit Bars und den Montag nutzte ich zum IGA-Besuch.

Alles in allem ein bemerkenswerter Herrentagstörn, vier Tage lang nur schönes Wetter und Sonnenschein. Mal was anderes!

Dirk Schietke

## SHANTY'S 50ER

Es ist das Jahr 2002, 1953 ist die SHANTY gebaut worden. Ein großes Jubiläum nähert sich. Es wird in der Crew beschlossen, eine größere Party zu veranstalten. Dazu sollten alle aktiven und ehemaligen SHANTY-Segler eingeladen werden. Außerdem wollte ich endlich meinen Plan in die Tat umsetzen und eine Chronik über die SHANTY schreiben.

Christoph wurde auch gleich aktiv und forschte in Ribnitz nach der Rhode-Werft, auf der die SHANTY gebaut worden war. Diese existierte zwar nicht mehr, aber in einem Segelverein konnte Christoph die Adresse einer der Töchter des Bootsbaumeisters Rhode bekommen. Dort gab es ein paar Informationen und alte Fotos, die Christoph einscannte. So erfuhren wir das Datum der Kiellegung und den Namen des Auftraggebers – E. Zschischang.

Mit letzterer Information ging Christoph ins Internet und suchte im Telefonbuch, wobei mehrere E. Zschischangs angegeben wurden. Christoph versuchte es auf gut Glück bei der 1. Nummer, in Hamburg. Und Volltreffer. Herr Egon Zschischang, der Auftraggeber der SHANTY war ausfindig gemacht. Zusammen mit Christoph vereinbarten wir ein Treffen bei ihm in Hamburg. Dort gab es einen langen Abend, auf dem es viel Interessantes zur SHANTY, zu Herrn Zschischangs anderen SHANTY's (es gab derer 7, alle aus Holz, unsere war die Nr. 2), zum Segelsport in den 50er Jahren, der Republikflucht mit SHANTY Nr. 3 usw...

Vorher schon hatte ich durch Zufall Herrn Manfred Achtenhagen ausfindig machen können, dem 1971(?) mit der SHANTY die „Republikflucht“ nach Gedser gelang. Per Telefon nahm ich Verbindung mit ihm auf und berichtete von unserem Vorhaben mit der Geburtstagsparty und der Chronik. Da Herr Achtenhagen jetzt bei Röbel wohnt, lag es für mich günstig auf dem Weg zum Wochenendgrundstück. Leihweise stellte er uns die alten Logbücher von seinem Vater zur Verfügung.

Jetzt war die Frage, wann die Party steigen sollte. Der genaue Termin des Stapellaufes ließ sich nicht mehr ermitteln, es soll um Ostern herum gewesen sein. Wir wollten die Party irgendwann im

Frühjahr veranstalten, vor der Urlaubssaison und nicht an einem der langen Feiertagswochenenden. Also suchten wir frühzeitig das Wochenende zwischen Pfingsten und der Sommersonnenwende aus. Es war beschlossen worden, den Geburtstag und das Stiftungsfest zusammenzulegen. Also fragte ich wegen dem Termin beim Vorstand und Schifferrat an. Es gab keine Einwände. Später stellte sich dann heraus, daß zu diesem Termin „Rund Rügen“ stattfand.

Es wurde jedenfalls geplant, Adressen von „Ehemaligen“ recherchiert und Einladungen verschickt. Meine größte Befürchtung, daß das Wetter nicht mitspielt, erwies sich als unbegründet. Am Abend vorher wurde die SHANTY über die Toppen geflaggt und die Modell-SHANTY aufgeriggt, an der ich vorher noch mit Hochdruck gearbeitet habe.

Mit Niels und Stephan putzte ich noch bis in die Nacht Gemüse, aus dem Niels 5 große Kochtöpfe schmackhafter Gemüsesuppe kochte.

Am nächsten Morgen kamen leider weit weniger „Ehemalige“ als erwartet. Bei uns an Bord waren außer mir Simone Rütz, Toto, Rike und Volker Schmidt. Sören und Christoph blieben zur Vorbereitung des Kaffees im Verein. Der Auftraggeber und Erstbesitzer der SHANTY, Herr Zschischang kam mit seiner Frau in den Verein. Wegen Problemen mit seinen Knien konnte er leider nicht mitsegeln. Er fuhr mit dem Auto zum Warnemünder Yachthafen, wo er mit uns Mittag aß. Dort trafen auch Christof und Guiomar mit ihren beiden Kindern ein, die es Morgens nicht mehr geschafft hatten. Christof und Anton segelten mit uns zurück zum Verein während Guiomar und Severin mit dem Auto zurückfuhren. Die etwa gleichaltrigen Rike und Anton spielten vergnügt auf der Salonkoje hinter dem Leeseegel mit dem Navi-Bären.

Nach dem Kaffee machten wir noch einen kurzen Törn auf der Warnow. Anschließend fand dann eine Diaschau statt. Wir hatten alte Fotos eingescannt und per Laptop und Beamer an die Wand projiziert. Dazu gab es Erläuterungen und Kommentare der jeweiligen Skipper bzw. Eigner.

Von Herrn Zschischang bekamen wir von der SHANTY ersegelte Plaketten von den Ostseewochen 1953 bis 1955 und den 2. Preis der Ostseewoche 1954.

Abends gab es dann die ASV-üblich Party. Leider hatte die Band kurzfristig abgesagt, so daß es Musik aus der Konserve gab.

Alles in allem eine gelungene Party, trotz der fehlenden Band und leider nur wenigen ehemaligen SHANTY-Seglern.

Dirk Schietke

### **SOMMERTÖRN 2003**

Am Sonnabend, den 2.8.2003 sollte es losgehen. Als Crew waren Stephan Joschko, Niels Rickert und Dirk Schietke avisiert. Nach Zwei Wochen sollte Christoph Boelke aufsteigen. Da Niels erst Sonnabend abend kam, bunkerten Stephan und ich und organisierten ein kleine Grillparty im Verein, zu der auch Bars und 2 Bekannte

von Bars kamen.



endlich Urlaub

Am Sonntag hieß es dann gegen 9.30 Uhr „Leinen los“. Es herrschte Flaute und Sonnenschein, also Motor an. Das ging bis zu den Molenköpfen. Vorher konnten wir noch anhand der senkrecht aufsteigenden und dann rechtwinklig abknickenden Rauchsäule des Kühlturmes eine Inversionsschicht ausmachen. Kurz vor den Molenköpfen trieb eine Brise

von See Nebel heran, der sich über dem warmen Land jedoch schnell auflöste. Hinter der Mole setzen wir Segel und kamen in unserer kleinen Welt mit 150m Radius einigermaßen voran. Im Nebel sichteten wir noch den „Vitt“ und machten einen Schwatz mit Peter. Die Sonne vertrieb den Nebel bald und brannte und der Wind wehte schwach. Das Wasser lud wegen Blaualgen nicht zum Baden ein. Trotzdem hüpfte Niels ins Wasser. Wegen der geringen Geschwindigkeit meinte er, er bräuchte keine Leine mit Rettungsring

hinten heraushängen (und das trotz der in der Ostsee allgegenwärtigen Schweinswalgefahr). Die Gefahr lauerte aber woanders: als Niels hinter uns herschwamm briste es ganz leicht auf. Nicht doll, aber so, daß er gerade noch mithalten konnte. Wir ließen ihn unter Beobachtung ein paar Minuten schwimmen, bevor wir leicht in den Wind gingen und ihn herankommen ließen. Ich versuchte es erfolglos mit Angeln bzw. schmökerte in Bars' Mongolei-Broschüre.

Gegen Abend mußten wir uns dann zum Motorstart entscheiden, einerseits um das VTG der Kadettrinne vorschriftsgemäß zu passieren und zum anderen, um noch vor Einbruch der Dunkelheit in Gedser anzukommen, was wir in der Dämmerung auch noch schafften.

Am nächsten Tag wehte es aus Nord. Da wir nach Norden wollten, motorten wir durch den Guldborgsund. Das hatte den Vorteil, daß wir mitlaufenden Strom hatten und zum Mittagessen schön ankern konnten, was auch zum Baden und Seepockenentfernen genutzt wurde. Die Wartezeit an der Brücke in Nykøbing war ziemlich kurz und in Guldborg brauchten wir nicht einmal einen Kringel drehen.

Im Smålandsfahrwasser konnte Rudolpho endlich ausruhen und Femø wurde unter Segeln angesteuert. Dort konnten wir bei der doch relativ späten Ankunftszeit um 20.45 unseren Vorteil des schmalen Schiffes und geringen Tiefganges ausnutzen und fanden noch eine Box, bei der allerdings der Tiefenalarm des Echolotes herumkrakeelte.

Dienstag kamen wir um 9.50 los. Vorher aktivierte ich nach langer Zeit mal wieder unser GPS. Allerdings nur, um eine genaue Uhrzeit

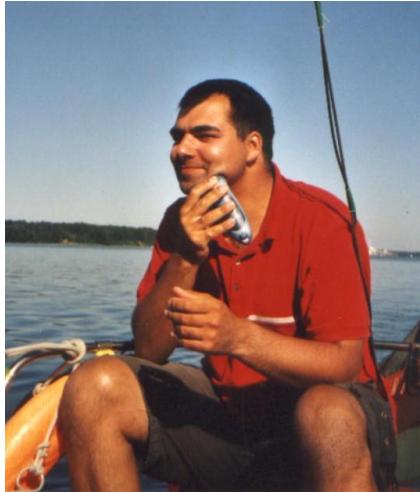


Niels mit Mützensersatz

zu erhalten, nach der ich dann eine Quarzuhr auf UTC einstellte. Das sollte dem Üben der astronomischen Navigation dienen. Leider fiel dies aber für den ganzen Törn aus, weil dauernd irgendwelche Ufer die freie Sicht auf den Horizont versperrten.

Wie üblich ging es gegenan, der Wind frischte zum Teil so auf, daß wir zwischenzeitlich reffen mußten. Im Omø Sund begrüßte uns der

erste Schweinswal dieses Jahr. Er war von vorne kommend unter uns durchgetaucht und erschien in unserem Heckwasser. Um 16.25 Uhr legte wir im Hafen von Omø zwischen einem dänischen Motorsegler und einer deutschen Segelyacht an. Der Deutsche hatte clevererweise sein Schlauchboot in den freien Platz gelegt. Aber so etwas schreckt uns nicht ab. Er hat das Schlauchboot dann unter dem Steg hindurch



Rasur auf dem Kleinen Belt

wegmanövriert. Das dänische Pärchen nebenan war auch etwas eigenartig, mal abgesehen davon daß er ihr Vater hätte sein können sprachen beide untereinander Deutsch, obwohl das eindeutig nicht ihre Muttersprache war.

Am Mittwoch ging es um 9.30 los, Ziel war mein Lieblingshafen Kerteminde, das hieß bei NW 3 Kreuzen. Allerdings konnten wir in die Bucht vor Kerteminde mit herrlicher Rauschefahrt hineinbrausen. Um 19 Uhr waren wir im Hafen fest. Zuerst ging ich mit Stephan baden. Niels zottelte mit den deutschen Pfandbierflaschen los um sie abzugeben. Unsere Einwände, daß das hier in Dänemark nicht geht (letztes Jahr hat sogar der Pfandflaschen sammelnde Penner in Nyhavn unsere leeren Rostocker verschmäht) ließ er nicht gelten. Allerdings bleib im die Diskussion mit den Händler erspart, denn er

hatte auf mein „Chronometer“ geguckt, daß nach UTC lief. Und wie habe ich auf der Seefahrtsschule gelernt: „Der Osten ist dem Westen zeitlich voraus.“ Zur Sommerzeit 2 Stunden zu UTC, die Läden hatten schon zu um 17Uhr UTC in Dänemark!

Danach ging es in Gitte's Fiskehus essen. Es gab Blue Marlin als Vorspeise, Seewolf und anschließend ein Eis. Das Umrechnen des Preises in Euro stellte ich wegen Urlaub ein, nachdem auch bei der zweiten Rechnung eine seltsam hohe Zahl herausgekommen war.



im fjord & bælt centret

Der Donnerstag sollte Hafentag werden mit Besuch des Ladbyschiffes, das Grabschiff eines Wikingers und dem Besuch des Fjord- und Bæltcenters. Als wir dann in der Turistinfo standen, war die Frage: Wie hinkommen nach Ladby? Das sind ca. 4km. Stephan war

für Bus, Niels für laufen. Da beim Segeln ja nicht allzuviel Bewegung, aber meist gutes Essen an der Tagesordnung sind, stimmte ich Niels zu und die 2/3-Mehrheit gewann. Während wir uns dann durch die Gluthitze der dänische Savanne schleppten, reifte der Entschluß auf dem Rückweg den Bus zu nehmen. Beim Museum angekommen, guckten wir uns erst einmal die Ausstellung an. Danach ging es in den Grabhügel. Das Ladbyschiff ist als Grabschiff in einem Grabhügel am Kertinger Noor gefunden und ausgegraben worden. Ausgegraben kann man eigentlich nicht sagen, den das Schiff im kurz nach der Beisetzung geplünderten Grab ist nicht mehr existent. Nur die Abdrücke des Rumpfes im Erdreich sind vorhanden und Eisenteile wie Nieten, Verzierungen und der erste Anker mit Eisenkette sowie Reste der nicht geraubten Grabbeigaben bleiben übrig. Interessant, weil genau andersherum als bei den

Wikingerschiffsfunden von Skuldelev, wo nur das Holz erhalten blieb und alle Eisenteile weggerostet waren. Der Schiffsabdruck wurde freigelegt und ist hinter einer Glasschutzwand zu besichtigen, während der Grabhügel über eine Betondecke wieder aufgeschüttet wurde. Schön kühl war es hier. Bevor wir zur Bushaltestelle gingen, versuchte Niels noch der Eintrittskartenverkäuferin zu erklären, wie man den Nußbaum auf dem Hof des Museums richtig schneidet. Sie hat wahrscheinlich gar nicht verstanden, was er überhaupt will. Und der Bus war vor 10 Minuten weg, der nächste – in 50 Minuten. Wir machten uns auf den Weg, wobei wir trampeln wollten. Niels wollte



Sonnenuntergang auf Fyns Hoved

eigentlich nicht mit ins Fjord- und Beltcenter und so nutzte ich mit Stephan die Gelegenheit, mit zwei Jugendlichen im Golf zurück nach Kerteminde zu fahren. Nach eine Bad ging's ab zu Eigil und Freja, den beiden

Schweinswalen im

Fjord und Beltcenter. Dort bestaunten wir die Seehunde und Schweinswale und anderes lebendes und totes Meerestier, befragten eine von den Schweinswaltrainingsblondinen zu den Blaualgeln, die überall in der Ostsee schwammen und versuchten für Niels einen aufblasbaren Scheinswal zu bekommen. Die gab es aber leider nicht.

Danach ging es wieder Baden. Am Strand waren auch einige Musliminnen, die komplett mit ihren Tschadors baden gingen. Bei Baden sah ich im etwa bauchnabeltiefen Wasser einen Stock am Grund liegen. Ich wollte ihn aufheben, stupste ihn aber sicherheitshalber vorher mit dem Fuß an. Der Stock entpuppte sich als dicker Aal, der aber nicht wie Aale es sonst tun floh, sondern an

die Wasseroberfläche schoß, halb aus dem Wasser sprang und dann an der Wasseroberfläche liegenblieb. Ich watete hin und griff nach ihm, er floh, immer noch an der Oberfläche. Ich warf ihn von unten ausholend in die Luft, dann schwamm er in weg. Eigenartig, er sah nicht krank aus oder so, aber vielleicht lag es an den Blaualgen, die draußen massenweise herumschwammen. Den Abend beschlossen wir in Sejlers Restaurant. Dort stieß auch Niels zu uns, jedoch nach Küchenschluß. Er bekam trotzdem noch etwas zu essen, allerdings konnte er sich nichts mehr von der Speisekarte aussuchen.

Am 8.8. ging es nach einem morgendlichen Bad weiter. Auf dem Weg nach Fyns Hoved sahen wir mehrmals Schweinswale. Die Blondine vom Fjord- und Beltcenter hatte ja auch gesagt, daß es dort die meisten Schweinswale geben soll. Wir zogen Niels natürlich



Stephan mit Rumpfgeschwindigkeit

wieder wegen seiner Flucht vor den Miniwalen im letzten Jahr auf. Er meinte, er wolle uns mal sehen, wenn wir im Wasser seien und Schweinswale auftauchen. Dieses

Argument

entkräftete ich bei der nächsten

Sichtung, ich hüpfte mit Unterwasser-Kamera ins Wasser. Allerdings trauten sich die Wale nicht heran. Da der schwache Wind uns nicht gerade zügig voran brachte, wählten wir den Naturhafen Korshavn gleich hinter Fyns Hoved als Übernachtungsplatz. Laut Hafenhandbuch mußte man in der Bucht ankern, aber es gab einige Moorings. Aber wir nutzten die Steganlage des Odense Sejl Club. Da wir schon recht früh dort waren, nutzten wir die Zeit für einen ausgiebigen Spaziergang, den wir zur Nachahmung wärmstens empfehlen können. Im Frühjahr sind zum Zwecke des Vogelschutzes allerdings einige Gebiete gesperrt. Die Landschaft ist sehr hügelig und hat viele Lagunen, die je nach Wasserstand bestimmt auch mal

trocken fallen. Es erinnerte stark an Hiddensee und den Dornbusch, nur viel schöner (auch weil die feindseligen Insulaner fehlen). Wir suchten uns an der Ostküste eine Stelle zum Baden, wo man schön Krebse, Plattfische und ähnliches Getier beobachten konnte. Niels, der seine Badehose vergessen hatte, ging wieder in seiner Schlafanzughose baden. Als ich diesen etwas peinlichen Aufzug fotografieren wollte, tauchte er leider schnell ab.

Abends wurde gegrillt, jedoch waren erst einmal alle Grillplätze besetzt. Wir machten uns aber schon startklar. Ein paar Dänen fanden Interesse an unseren Grillwürsten in Dosen, die wir ausreichend gebunkert hatten. Als sie mit ihrem Einweggrill fertig waren, überließen sie ihn uns. Als Dank und als Werbung für deutsche Fleischerzeugnisse holten wir ihnen eine Dose aus der Bilge.

Übrigens, Pippi Langstrumpf lebt, sie segelt auf einer Heiligenhafener Yacht, ist erwachsen geworden, hat einen besseren Modegeschmack bekommen und die beiden Zöpfe gehorchen der Schwerkraft und stehen nicht mehr seitlich ab!

Am Sonnabend ging es um 8Uhr los, Ziel war die nördliche Einfahrt des Kleinen Belt oder auch hinein, je nachdem, wie wir voran kommen sollten. Bei Halbwind- und Raumschotkursen machten wir gute Fahrt. Am frühen Nachmittag passierten wir Fredericia. Unterwegs gab es wieder Schweinswale zu sehen. Im Belt herrschte nordsetzender Strom. Bei dem Wind war das an sich kein Problem, wobei wir jetzt zum Teil sehr hoch an den Wind mußten. Das ging soweit auch noch, nur unter den Brücken war etwas unangenehm, den der Strom setzte durch die Verengung schneller, während die Brücke den Wind abdeckte. Leider ließ der Wind nach und so suchten wir uns einen Ankerplatz, denn weiter südlich war in einem größeren Abschnitt Ankern verboten. Wir gingen auf ca. 4..5m Wassertiefe an der Ostseite des Belts neben einer kleinen Insel vor Anker, zwischen mehreren ankernden Dänen, die jedoch abends Ankerauf gingen. Es herrschten etwa 0,7sm/h Nordstrom. Niels hielt es natürlich nicht aus ohne seine Füße irgendwie auf Land gesetzt zu haben. Er packte seine Sachen in eine Abwaschschüssel und schwamm an Land. Ich saß mit Stephan gemütlich an Bord, genoß

die Lichtspiele der untergehenden Sonne und das Schnaufen eines Schweinswales, der durch diese eher an Binnenseen erinnernde Kulisse schwamm.

Ich machte Scherze mit Stephan, daß Niels gleich wild durch Unterholz der Insel gebrochen kommt, verfolgt von einer Horde Indianern oder einem Grizzly. Kurz vor Sonnenuntergang kam er dann auch. Und es gab wirklich Kreaturen auf der Insel, die da eigentlich nicht hingehören: Niels wurde von in den Bäumen sitzenden Legehennen überrascht. Er vermutet, daß diese Insel von Jägern genutzt wird, die dort Fasanenküken ausgesetzt haben. Und die Hennen waren wohl als Zieheltern gedacht.

Der nächste Morgen begann mit einem Bad und um 9.15 Uhr ging es Ankerauf. Am Ufer hatten wir mitlaufenden Strom, im Fahrwasser stand er von vorn. So ließen wir wegen wenig Wind erst mal Rudolpho paddeln. Nachdem der Belt etwas breiter, der Strom geringer und der Wind mehr geworden war ging es unter Groß und Genua weiter.

Es war so heiß, daß man es kaum aushalten konnte, und Niels versuchte seine Erkältung durch Schwitzen zu besiegen, schön in Öljacke und mit Handtuch als Schal. Die Seekarte und das Hafenhandbuch wurden konsultiert, wo sollten wir anlegen? Als Zielhafen wurde Falsled erkoren, dazu mußte wir zwar erst tief in eine Bucht hinein, aber egal. Das erste Hafenbecken war voll, die weitem waren etwas flacher und die Boxen enger, aber wir sind ja keine „neumodsche Plastebeule“. Eine Box ohne rotes Schild fand sich und wir paßte auch hinein. Leider schienen sich die Hafentreiber an den in einigen deutschen Häfen üblichen Standard angepaßt zu haben, die Sanitäreinrichtungen waren abgeschlossen und den Schlüssel gab's im Hafenmeisterbüro, das aber erst am nächsten Morgen wieder offen hatte. Aber die Klo's vom Imbiß waren offen. Niels verzog sich mit den Worten, er gehe Baden. Wieder an Bord kam ein Däne vorbei und meinte, die Box sei belegt und der Liegeplatzinhaber werde wohl innerhalb der nächsten halben Stunde kommen. Sonst waren keine Plätze mehr frei. Und Niels war auch verschollen, also was tun? Stephan wurde mit dem Füllen der Wasserkanister beauftragt und ich ging Niels suchen. Nördlich vom

Hafen, kein Niels zu sehen, südlich auch nicht. Wir beschlossen, vor dem Hafen zu ankern, wie es schon eine andere Yacht tat. Niels würde schon mitkriegen, wo wir waren. Und kaum daß die Kanister voll waren, kam auch schon der Däne, der nicht in der Lage war, ein rotes Schildchen an seinen Platz zu nageln.

Also Leine los und vor dem Hafen geankert. Niels kam dann etwas sauer angeschwommen. Aber was sollten wir machen, wenn nirgends mehr Platz war und wir nicht wußten wo er war?

Der nächste Tag bot Schönwettersegeln hoch am Wind mit 3 kleinen Holern. Niels kämpfte immer noch mit seiner Erkältung und lief warm angezogen in der Bruthitze umher. Clevererweise legte er sich zum Schlafen auf die Bodenbretter zwischen den Salonkojen. Wahrscheinlich weil er hier sein Länge besser ausstrecken konnte. Allerdings blockierte er so den Zugang zu den gekühlten Getränken in der Bilge. Zum Glück hatten wir im Svendborgsund mitlaufenden Strom und konnten eine um Größenordnungen größeren Joghurtbecher abhängen. Kurz vor Svendborg kam uns noch ein Wikingerschiff entgegen, aber leider haben die Dänen immer diese nicht ganz stilechten knallorangenen Rettungswesten an, die das Gesamtbild wieder versauen. Die Liegeplatzsuche erwies sich als langwierig, es gab kaum Plätze für Gastlieger, und der Rest war



Spiertonnentanz im Gezeitenstrom bei Rydkøbing

belegt oder reserviert. Nach mehrfachen umherkurven gingen wir bei einer kleinen Yacht aus Greifswald ins Päckchen. Die Yacht wurde von einem jungen Paar samt Nachwuchs im Säuglingsalter besiedelt. Kurz vorher hatten wir uns noch darüber unterhalten, daß man auf Yachten kaum Kleinkinder sieht.

Wir machten noch einen Stadtrundgang, tranken beim Museumshafen ein Bier und fragten uns, woher die hier den Platz für die Teilnehmer der

Dänischen Veteranenregatta nehmen sollen. Alles war schon an einem normalen Wochentag proppenvoll. Abends wurde noch am Grillpaltz am Hafen gegrillt.

Am Dienstag legten wir um 10.50 Uhr unter Segeln ab, leider mußten wir aber bald den Motor zu Hilfe nehmen, den der Wind war schwach und der Strom kam von vorne. Nachdem wir den Sund verlassen hatten wurde wieder gesegelt, und zwar gegenan. Kurz vor der Brücke bei Rydkøbing schwammen ein paar Schweinswale umher. Wenig später ging Niels erstaunlicherweise Baden, was wegen der starken Gezeitenströmung etwas leichtsinnig war. An der engen Durchfahrt der Brücke schoß das Wasser zum Glück mitlaufend hindurch. Die Spierentonnen waren bis zu den Toppzeichen hinuntergezogen und vollführten an ihrer Ankerkette einen wilden Tanz. Wenn sei etwas Tang oder Seegras abbekamen verschwanden sie ganz, bis sie es wieder abgeschüttelt hatten. Kurz vor Marstal kreuzte ein Schweinswal unseren Kurs. Im Hafen waren genug Liegeplätze frei, allerdings war das Hafenmeisterbüro nicht zu finden. Abends machte Niels einen Bummel und ich ging mit Stephan in die Pizzeria des örtlichen Segelklubs. Wir konnten einen der begehrten Terrassenplätze ergattern, drinnen war die Hitze kaum auszuhalten. Es wimmelte dort nur so von Deutschen, daß die Kellnerin prinzipiell alle Gäste auf Deutsch ansprach. Das verwirrte ein schwedisches Seglerpaar etwas, daß bei uns an den Tisch



Starkwind nach 2 Wochen  
Schönwettersegeln

gekommen war. Sie hatte wohl eher mit einer Anrede auf Dänisch gerechnet. Die Nähe zu Deutschland zeigte sich auch darin, daß abends viele „Piraten“ zu einer Regatta ausliefen.

Am nächsten Tag standen wir pünktlich zum Öffnen des

Schiffahrtsmuseums „auf der Matte“. Wer einmal nach Marstal kommt, sollte sich das unbedingt angucken. Da es nicht nur Seefahrtsexponate zu sehen gibt (alte Wohnungseinrichtungen , Gußeiserne Öfen, Kleidung), dürfte es auch für nicht so seemännisch Begeisterte interessant sein (Niels ist der lebende Beweis). Anschließend guckten wir uns noch einen im Hafen zum Restaurieren liegenden Marstalschoner an, es sah nach viel Arbeit und viel auszugebenden Geld aus.

Der Wetterbericht hatte irgend etwas von Starkwind aus West erzählt, aber erst einmal hieß es auf dem Weg nach Schleimünde gegen eine Windstärke gegenan. Teils setzten wir den Motor ein, um überhaupt voran zu kommen. Die massenhaft auftretenden Blaualgen verfärbten das Wasser zum Teil gelb.

Innerhalb von nicht einmal einer halben Stunde hatten wir dann den Starkwind aus West. Dänisch kreuzend ging es in Richtung Maasholm. Wir waren ganz schön froh, als endlich das Pappelwäldchen an der Einfahrt in Sicht kam, denn wir waren nach fast 2 Wochen Schönwettersegeln nicht mehr so an die harte Segelei gewöhnt. Abgesehen davon war ich in der kurzen Zeit des Auffrischens nicht schnell genug in die richtigen Plünnen gekommen und hatte mir am Heckkorb eine schmerzhaft Beule auf dem Schienbein geholt. In Maasholm fanden wir einen guten Liegeplatz, den wir auch die nächsten 2 Tage wegen Sturm behielten.

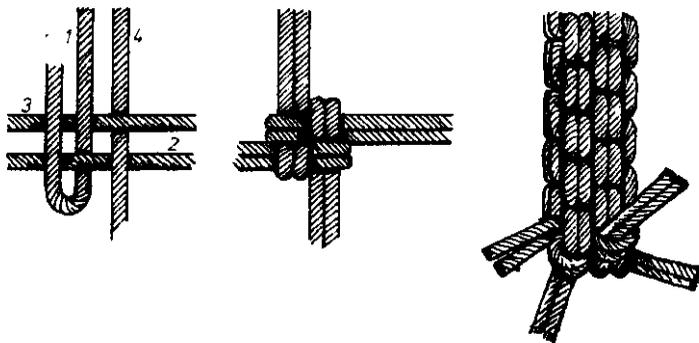
Der erste Hafentag war durch Spaziergänge, Einkaufsbummel, Bargeld organisieren und einem opulenten Dorschessen zum Abend gekennzeichnet. Am zweiten Tag fuhren wir nach Kappeln um dort gleiches zu vollbringen (fast alle Fahrgäste des Busses lagen im Maasholmer Yachthafen fest).

Am Sonnabend, dem Tag an dem wir uns mit Christoph treffen wollten, war weniger (nicht wenig) Wind angesagt. Wir verabredeten uns mit Christoph in Geltinger Mole. Bevor wir ablegten gab es noch action im Hafen. Ein Einhand-Folkebootsegler legte unter Segeln ab und schrammte dabei dicht an den Heckdalben vorbei. Eine Najad ragte jedoch über die Dalben hinaus. Also machte es Krach-Bumm. Der Najadeigner verfolgte das alles vom Steg aus. Nach dem Ramming verhielt er sich ein paar Sekunden erstaunlich ruhig.

Entweder brauchte er etwas Zeit um das Gesehene zur begreifen oder er sammelte in seinem Gedächtnis die Kraftausdrücke zusammen, die dann plötzlich aus ihm herausbrachen und sich über den Folkebootsegler ergossen. Aber die Wasserbullerei hatte ja einen Liegeplatz im Hafen und kam gleich mit dem Hafenmeister vorbei. Wir legten ohne Komplikationen ab und verließen die Schlei mit 6,5 Knoten nur unter Genua. Draußen hieß es erst mit Halbwind Nord machen und dann in die Flensburgerförde kreuzen. Das stark gereifte Groß stand jedoch so besch..., daß wir unter Berücksichtigung der Abdrift so gut wie keine Höhe gewannen. Also unter Maschineneinsatz und unter ständigen Salzwasserduschen Höhe gemacht und dann mit Halbwind in den Hafen geheizt.

Wie in Deutschland üblich waren die Toiletten und Duschen abgeschlossen, Schlüssel gibt's beim Hafenmeister und der war nicht da. Aber zum Glück hatte er auch nachmittags Bürozeit. Irgendwann kam dann Christoph mit meinem Vento angerauscht und es gab ein herrliches Grillfest, wobei wir dafür sorgten, daß die von Christoph mitgebrachten Vorräte nicht alle auf der SHANTY gebunkert werden mußten. Am nächsten morgen machte ich mich mit Niels auf den Rückweg und Christoph und Stephan segelten weiter.

Dirk Schietke



## KREUZEN? NEIN DANKE, WIR HABEN URLAUB!

Am einem wunderschönen Sommertag im August war es nun soweit. Es geht zur SHANTY. Eine Woche segeln und dabei keinen Streß aufkommen lassen sollte das Motto sein.

Die SHANTY war schon 2 Wochen unterwegs und Dirk und Niels

hatten keinen  
Urlaub mehr und  
mußten nach  
Hause. Also habe  
ich Dirks Auto  
zur Anreise  
nutzen können.  
Früh telefonierte,  
einen Hafen  
verabredet und  
schnell noch  
einige



*geht's mir gut*

Einkaufsanweisung

gen entgegen genommen. Eingekauft, die Route von Rostock nach Gelting herausgesucht und los. Bis Lübeck war das kein Problem, aber dann ging's los. Ab Selmsdorf Stop and Go. Da ich in Lübeck immer Berufsschule hatte, kenne ich zum Glück einige Umgehungen. Also, ab durch die Stadt und die Herrenbrücke mitsamt dem Stau umfahren. Der Rest lief ganz gut und zum Kaffee war ich am Schiff.

Endlich wieder Planken unter den Füßen. Niels machte noch einen Happen zu Essen und dann ging es erst einmal ans Bunkern. Abends gegrillt und der Bordrhythmus war wieder drin.

Einfach schön.

Sonntag früh schien wieder die Sonne, allerdings wehte kaum ein Lüftchen. Niels und Dirk sind kurz nach dem Mittag aufgebrochen und Stephan und ich sind auch los. Raus aus dem Hafen und die Segel hoch, einfach herrlich. Auf Grund des lauen Lüftchens ging es nur langsam voran. Es war mehr ein Treiben, als ein kontrolliertes Segeln. Da wir aber noch mindestens bis nach Sønderborg wollten,



setzten wir die eiserne Genua. Motorkegel hoch und ab. Als wir auf halben Weg nach Sønderborg an einigen Anglern vorbei kamen und sahen, die fangen einen Fisch nach dem anderen, hieß es: Motor aus und Angel ins Wasser. Hundert Meter

neben den anderen und ... nichts. Kein Flossenträger. Das Motorboot mit den Anglern fuhr weg und wir begaben uns an diese Stelle. Das Echolot sagte, es wird flacher; von 34 auf 18 Meter. Und schwuppdwupp, lagen die Dorsche vor uns. Nicht riesige aber ausreichend große. Leider hat SHANTY keinen Kühlschrank, so daß wir bei 8 Fischen aufhörten. 2 kleinere Dorsche haben wir wieder ins nasse Element entlassen, aber von 6 Fischen sollten wir zwei eigentlich satt werden. Wind kam auch endlich auf. Also Genua hoch und mit achterlichem Wind Richtung Sønderborg. Da das Mittag schon eine Weile her war, gab es gleich 2 Dorsche gebraten. Fantastisch! Das ist Luxus pur. Der Fisch war so frisch, daß er zum Teil in der Pfanne zerfiel. Es war ein leckerer Imbiß, den wir dann in Höhe des Sønderborg Yachthafens hatten. Da es gerade mal halb fünf war, entschlossen wir uns das schöne Wetter noch zu nutzen und dem Alssund zu folgen. Wir erreichten die Brücke in Sønderborg kurz vor fünf und da die Brücke erst um 17.25 Uhr aufgehen sollte, bargen wir die Segel und warteten mit ganz langsamer Fahrt durchs Wasser



und null Fahrt über Grund, bei wenigen Maschinenumdrehungen. Während wir so warteten, entdeckte ich auf der Festlandseite einen Dieseltank. Ich fragte Stephan, wann sie das letzte Mal getankt haben. Stephan überlegt und stellte fest, im Urlaub noch nicht. Knapp eine halbe Stunde Zeit und die Brücke gleich nebenan, so entschlossen wir uns Diesel zu bunkern. An die Pier und nach jemandem Verantwortlichen gesucht. Da Sonntag war, konnte ich niemanden finden. Somit zurück zum Schiff, wo Stephan gerade den Tank peilte. Den Meßstab in den Tank und zum Ablesen herausgenommen. Wieso schaut er so komisch? Noch mal gemessen.



Sønderborg

Wieder ein  
merkwürdiger  
Blick.  
Was war los?  
Irgendwie war der  
Peilstab trocken --- .  
Wir haben ja noch  
zwei volle  
Reservekanister.  
Glück gehabt.  
Spätestens bei der  
Brückendurchfahrt  
wäre die Maschine

ausgegangen. Allerspätestens beim Anlegen. So kann es gehen, in 2 Wochen 42 Liter Diesel verbraten. Die Brücke ging auf und wir passierten die Durchfahrt ohne Probleme. Da wir noch nicht genau wußten wie weit wir wollen, setzten wir erst mal nur die Genua. Doch irgendwie ging es dann doch ein wenig langsam voran. Hinzwischen hatten wir mit Hilfe der Karte und des Hafenhandbuches auch unseren Liegeplatz ausgemacht. Es sollte Dyvig sein. Schließlich mußte der Hafen einen Grill haben.

Um noch im Hellen anzukommen, ging das Groß nun doch hoch und zum Teil mit über 5 Knoten flott unserem Ziel entgegen. Uns beiden lief schon das Wasser im Mund zusammen, bei dem Gedanken, das es im Hafen frisch gegrillten Fisch gibt. Das Hafenhandbuch hörte sich für die Ansteuerung folgendermaßen an: „... auch wenn sie

denken es geht nicht weiter, es geht weiter!“ So war es dann auch. Die Bucht schien wirklich nur eine Bucht zu sein, als sich plötzlich neben einer Sandbank ein Fahrwasser öffnete, dem wir auf 3,5 Meter Wasser folgten. Neben uns standen zwar die Möwen an Land, doch dann waren wir durch und vor uns lag eine super geschützte Bucht mit einem tollen Hafen. Bei den vielen Ankerliegern, dachten wir dieser ist voll und wir müssen auch ankern. Dem war aber nicht so. Eine schöne Box wartet auf uns und einer der 15-20 Grills war unser. Aber erst mußten wir Alufolie besorgen. Drum schnell in den Kiosk. Dort gab es fast alles. Deutsche Bedienung, Brötchen bestellt und Alufolie gekauft. Sogar frisches Gemüse gab es. Und das Sonntags um 9 Uhr abends! So was ist Service und seglerfreundlich.



Stephan in bequemer Haltung beim Rudern gehen

Jetzt aber den Grill angeheizt und den Fisch in der Folie auf den Grill. Vorher schön gewürzt und eine Kartoffel mit in die Folie. Dazu ein guter Wein. Es wurde ein unglaubliche Sause. Lecker. Es blieb auch nichts übrig. 😊

Am nächsten Morgen war das Wetter etwas

trüb und regnerisch. Nach dem Frühstück mit frischen Brötchen und dem obligatorischem Abwasch, haben wir dann unsere Dieselvorräte aufgefüllt. Im Ölzeug ging es Richtung Kleinen Belt. Immer hoch am Wind. Da wir keine Lust hatten über den Kleinen Belt zu kreuzen, wurde kurzerhand Kurs auf Årø sund genommen. Der Wind frischte immer weiter auf, so daß wir das Groß refften. Hin und wieder ging ein leichter Schauer nieder. Bei diesem Wetter wollten wir nicht wirklich weit segeln und freuten uns schon auf den Hafen. Zur Kaffeezeit standen wir vorm Hafen und es stellte sich die Frage, Backbord nach Årø sund oder Årø an Steuerbord. Es ging nach

Steuerbord auf die Insel. Der Hafen war fast leer. Wir hatten die Qual der Wahl mit dem Liegeplatz. Nun aber erst mal raus aus dem Ölzeug, denn pünktlich zum Festmachen klarte es auf.

Wie es in Nysted üblich ist, haben wir auch hier erst mal ein Eis gegessen. Dann machten wir uns was richtiges zu Essen. Am frühen Abend ging es auf einen Spaziergang ins nahe Dorf, wo es einen Fahrradverleih gibt, der sich auf einem Hinterhof befindet. Wir haben uns dann jeder ein Fahrrad geliehen, wobei die Vermieterin ihre Küchenarbeit unterbrach und uns die Fahrräder gab. Nach drei Stunden sollten, wir die Räder einfach wieder auf den Hof stellen. Ein Bierchen in den Rucksack und die Inselrundfahrt konnte beginnen. Da die Insel Årø nicht groß ist, war die Insel schnell umrundet. Hier und dort ein kleiner Zwischenstop und das Bierchen geschlürft. Der frische Mais vom Feld hat aber nicht geschmeckt. Abends noch am Leuchtturm die starke Strömung im Sund bestaunt und dann in die Koje. Am nächsten Morgen machte sich Stephan auf den Weg über die Insel um Brötchen zu holen. Da die Brötchen nur am Campingplatz zu kaufen sind, war es doch ein ordentlicher Marsch quer über die Insel. Zum Glück war schönes Wetter. Als er wieder da war, gab es auch noch frische Eier. Diese hatte er heil, nur in einer Papiertüte, bis zum Schiff gebracht. An diesem Tag wehte der Wind recht stark aus Nordwest und wir entschieden uns Richtung Lyø oder eine Nachbarinsel zu segeln. In Erwartung eines feuchten Törns liefen wir in Ölzeug eingepackt aus. Kurz nach dem Segelsetzen kam von achtern eine Yacht schnell näher. Dunkelblau, groß und hübsch anzuschauen. Auf allen Yachten in der Nähe wurden die



Fotoapparate rausgeholt und die Ferngläser gezückt. Ein toller Anblick. Die Crew schien nur aus einem Pärchen und einem Baby zu bestehen.

Mit jeder von uns zurückgelegten Meile zeigte sich, das Ölzeug ist nicht nötig. Also holten wir Getränke hervor, zogen das Ölzeug aus, machten das Radio an und genossen mit ausgebaumter Fock 4, gerefftem Groß und festem Bullenstander die Rauschefahrt. Uns taten nur die Yachten leid, die sich mühsam gegen Wind und Welle ihrem Ziel entgegen kämpften. Muß man sich das im Urlaub antun? Hin und wieder berührte die Großbaumnock die Wellenkämme, aber trotzdem war es entspannend. Die Segelfläche war genau richtig. Als wir Lyø-Rev näher kamen frischte der Wind noch mehr auf. Aber es war ja nicht mehr weit. An Lyø-Rev vorbei ging es dann auf Halb-Wind-Kurs Richtung Hafen. Die vielen Masten sagten einen vollen Hafen voraus. Vor der Einfahrt bargen wir die Segel. Stephan nahm die Fock weg und ich bereitete das Groß zum Bergen vor und versuchte langsam zu fahren. Aber das war gar nicht so leicht. Trotz nicht voll stehendem Groß und einer geborgenen Fock lief SHANTY immer noch 5,5 Knoten. Dann aber in den immer noch mehr zunehmenden Wind gesteuert und das Tuch geborgen. Unter Maschine in den Hafen. Schon in der Hafeneinfahrt war klar, der Hafen ist deutlich enger als das Hafenhandbuch erahnen ließ. In der Einfahrt lag ein größerer Traditionssegler und durch die enge Einfahrt und der nun schon netten Welle, gab es bei uns Bedenken ob der Klüverbaum des Großseglers nicht ein wenig im Weg ist. Aber es ging alles glatt. Platz zum Durchfahren war genug. Im Hafen wehte der Wind 90° zu den Stegen. Einige größere Yachten lagen schon außen an den Pfählen vor den Boxen. Langsam sind wir erst einmal bis hinten in den Hafen und haben geschaut, wo für uns noch ein Plätzchen frei wäre. Es waren noch 2 Boxen an Backbord leer. Eine allerdings mit rotem Schild. Also nur eine frei. Hinten im Hafen lagen auch schon Schiffe im Päckchen. Wir beschlossen aber in die letzte Box zu gehen. Somit zurück und rein da. Erst wollte ich drehen, aber durch SHANTYS Drehkreisradius, der Enge und dem nun starken Seitenwind von Steuerbord, war ein Drehen mit dem Bug durch den Wind nicht möglich. Also rückwärts fahren. Dabei drehten

wir gleich mit dem Bug nach Backbord und standen praktischer Weise genau richtig vor der Box. Kurzer Schub voraus und drin. Unser Nachbarlieger, ein Flensburger, mit seiner LM28 hatte scheinbar ein wenig Angst um sein Schiff und fragte als erstes, ob wir denn gut versichert seien. Wieso nur? Ging ihm unser Manöver zu glatt?

Als wir dann so ins Gespräch kamen, indem er meinte der Akademische Segelverein in Rostock hat ja jetzt ein neues Schiff, sagte er: „...als ich im Belt heute gegenan wollte, lief ich nur 4,5 Knoten. Das war denn zu langsam und ich bin wieder in den Hafen.“ Hm, schon klar. Auch „... die Hafenmanöver gehen ja so schlecht, der Bugstrahler funktioniert nicht.“ Ach nee... . Als ich dann ein Kommentar zu seinen Instrumenten, die komplett von Backbord nach Steuerbord zweireihig hinter der Windschutzscheibe aufgereiht waren, fielen ließ, und die Antwort: „... An der technischen Aufrüstung an Bord kommt man nicht vorbei.“ kam, konnte ich mich nicht mehr halten. Da mußte ich ein wenig sticheln. Ich meinte nur: „Kompaß und Logge und vernünftig navigiert langen in unseren Gewässern. Und bei gutem Wetter den bordeigenen Sextanten raus und ne Horizontalwinkelmessung.“ Ich glaub das war zu viel. Stephan griente nur und unser Nachbar schaute etwas verwirrt. Er lobte noch unseren Kompaß, der ihm gut gefiel und schon aufgefallen war. Dann versickerte zum Glück das Gespräch.

Wir machten Abendbrot und uns danach auf den Weg die Insel unsicher zu machen. Aber die Enten im Dorfteich waren fast das einzige was unsicher zu machen ist. Am Hafenkiosk versuchten wir vorher lange Streichhölzer zu bekommen und Brötchen bestellt. Aber hier, wie auch im Dorf waren keine Streichhölzer aufzutreiben. Zum Glück klappte das mit den Brötchen. Auch gab es nur eine Kneipe, eher ein Garten, wo wir zwar ein Bierchen tranken, aber es war eben ein Dorf auf einer kleinen Insel. Dort gab es inseltypisch eine private Verkaufsstelle für leckere selbstgemachte Marmelade. Fürs Frühstück nahmen wir ein Glas Himbeere mit. Das Geld brauchten wir nur in eine Blechdose werfen. Es lag noch ein eingeschaltetes Handy herrenlos rum, aber das haben wir dann doch lieber dort gelassen und auch nicht benutzt.

Am Hafen gab es frischen Honig zu kaufen. Somit stand einem gutem Frühstück nichts mehr im Wege. Einziges Manko waren die wenigen Sanitäreinrichtungen. Am Morgen funktionierte nur noch ein Klo. Und das bei zwei Traditionssegler und einem vollen Hafen.

Der Wind ließ über Nacht nicht nach, so daß wieder eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit für den Törn von Lyø nach Rudkøbing auf Langeland zu erwarten war. Waren die 5,5 Knoten Durchschnitt vom Vortag, die unsere Logge inklusive An- und Ablegen angab, zu toppen?

Um es vorweg zu nehmen, nein. Bei Svendborg gab es zu viele Abdeckungen. Trotzdem haben wir für eine Strecke, für die SHANTY eine Woche vorher 8,5 Stunden brauchte, nur 3,25 Stunden benötigt. Es war ein super Rutsch. Eine Bianca 111 kam langsam dichter und war etwas schneller, allerdings nur geringfügig. Zwischen Svendborg und Avernakø kreuzte ein Wikingerboot auf. Leider war es zu weit weg, um Fotos machen zu können.

Als wir in Svendborg die Brücke passierten wunderten wir uns über eine größere, um die 50 Fuß, Hallberg Rassy die voraus mit killenden Segeln lag. Komisch. Als wir dichter kamen, sahen wir den Grund für das merkwürdige Verhalten. Die Yacht hatte ein Grundstück gekauft. Und das richtig. Bei achterlichem Wind aufgebrummt. Die Frau saß schon designiert an Deck und ihr Mann lief an Deck herum. Die Maschine lief auf vollen Touren, aber das Schiff bewegte sich nicht. Wahrscheinlich haben sie den Betonungswechsel nicht beachtet. Grün war nun an Backbord zu lassen. Auch wir mußten uns kurz umgewöhnen, hatten aber keine Probleme damit.

Es ist eine fantastische Gegend zum Wohnen. Die Grundstücke am Wasser sind toll. Als wir den Sund Richtung Osten entlang segelten, kam uns ein großes Schlauchboot entgegen. Nach kurzer Zeit kam es wieder von achtern auf. Nun allerdings voll besetzt. Ich hatte gerade eben Zeit den Auslöser des Fotoapparates zu drücken, da war es auch schon vorbei. Zu Hause habe ich einmal nachgeschaut, wie schnell das Boot fahren kann. Schlappe 57 Knoten voll besetzt. Mit 2 mal 225 PS auch kein Problem. Die Veranstalter sind mit einem ähnlichen Boot in 5 Stunden und 32 Minuten von Kopenhagen nach

Oslo gefahren. Da bräuchten wir länger. Allerdings werden unsere Bandscheibe wahrscheinlich nicht so malträtiert.

Kurz vor Verlassen des Svendborger Sundes kreuzte ein schönes Boot auf. Einhand und unter Vollzeug. Sah schick aus. Stephan und ich kannten den Typ allerdings nicht.

Die restlichen Meilen bis nach Rudkøbing gingen schnell vorüber. Bei dem Wind auch kein Problem. Vor der Ansteuerungstonne des Fahrwassers nach Rudkøbing, war von achtern aufkommend ein Segler auszumachen. Dem Fahrwasser konnten wir eben gerade folgen ohne Holer fahren zu müssen. Der Segler von achtern kam immer dichter. Als wir dann abfallen konnten, war der Segler knapp hinter uns. Es war der Selbe, der in Svendborg aufgekreuzt ist. Es war ein Knarrboot wie ich später erfuhr. Ein tolles Schiff. Er fuhr ohne Reff, deutlich schneller und er lief auch um einiges mehr Höhe. Einfach unglaublich wie schnell der aus Svendborg da war.

Wir haben dann vorm Hafen unsere Segel eingepackt und eine freie Box gesucht. Am Steg stand jemand und wollte unsere Leine entgegennehmen. Den Blick der dann kam, kennen wir inzwischen. Es ist immer zwischen ungläubigem Entsetzen und Staunen, wenn die Leute unsere Vorleine sehen. Meist wissen sie nicht was sie damit anfangen sollen.

Wir haben dann erst einmal die Gegend erkundet und eingekauft. Leider war keine wirklich gute Gaststätte, außer eine Pizzeria zu finden. Die Gaststätte am Hafen, in die wir wollten, war wegen geschlossener Gesellschaft zu. Na ja, also in die Pizzeria. Dort habe ich zum ersten Mal Schnecken gegessen. Lecker. Jederzeit wieder.

Ansonsten ist es ein netter Hafen mit Waschmaschine und allem was das Herz begehrt, allerdings war die Stadt etwas enttäuschend. Zumindest haben wir hier lange Streichhölzer bekommen.

Da unser Törn der Zubringer zur Klassiker Regatten nach Laboe sein sollte, war die Frage wie nun unser nächster Abschnitt aussehen sollte. 10 Meilen bis Marstal und Freitag rüber, oder gleich von Rudkøbing aus nach Laboe. Wir haben uns dann entschlossen gleich nach Laboe zu fahren, uns lieber einen schönen Tag in Kiel zu machen und vielleicht schon Freitag an den Veranstaltungen der Regatten teilzunehmen. Das hieß also früh raus und Meilen machen.

Und dabei haben wir doch Urlaub...., denn auch der Wetterbericht war nicht vielversprechend.

Wir also früh los. Wind bis Marstal gegenan. Zum Kreuzen hatten wir keine Muße, vor allem hätte es ordentlich Zeit gekostet und wäre mühsam gewesen. Daher ließen wir den Tiger im Tank sprechen. Immer gegenan. Gut das wir Ölzeug anhatten. Stephan holte noch ein wenig Schlaf auf der Cockpitbank nach und ich ging Ruder. Vor Marstal ließen wir dann die Maschine schweigen und setzten Segel. Auch haben wir uns für die Tour über die Ostsee vorbereitet. Schnell noch mal an die Reling, solange es noch geschützt ist und Rettungswesten an. Kaum waren wir auf freier See, frischte der Wind noch weiter auf und wir drehten das dritte Reff ins Großsegel. Die große Fock haben wir schon die ganzen Tage nicht gebraucht. Es war ein mit Böen verzierter Schlag. Und dabei konnten wir Kiel nicht mal anliegen. Als wir deutsche Gewässer erreichten, ließ der Wind etwas nach und ich war gerade beim Ausreffen, als ein Schutzblech vorfuhr. Eine freundliche Damenstimme bat uns höflich über Megaphon auf Kanal 10 zu gehen. Dies tat ich dann auch. Da wir mit unserem Funkgerät ein paar Probleme hatten, war nur ganz leise im Hörer etwas zu hören. Aber wir haben uns verständigen können. Die freundliche Stimme bat, wir sollten nördlicher als 54°30' bleiben. Die Marine verschoß wieder mal Steuergelder. Erst einmal weiter ausgerefft und dann gewendet. Die Welle nahm nun auch ab. Das war in Ordnung, aber das der Wind weniger wurde, war nicht nett. Schließlich ließ er ganz nach und wir hingen in der Flaute. Somit wieder die Aralfock gesetzt und direkten Kurs auf die Förde. Inzwischen wurde es langsam dunkel. Lichter an, Deck aufklariert und sich aufs Abendessen gefreut. Als wir beim Festmachen waren, kam noch eine Yacht die größer war. Wir haben sie dann nach innen gelassen. Zwei ältere Damen sind nach Feierabend aus Eckernförde eben mal rübergeruscht. Die beiden wollten auch an der Regatta teilnehmen. Wir waren froh nach 50 Meilen in 10 Stunden im Hafen zu sein und endlich aus dem Ölzeug zu kommen.

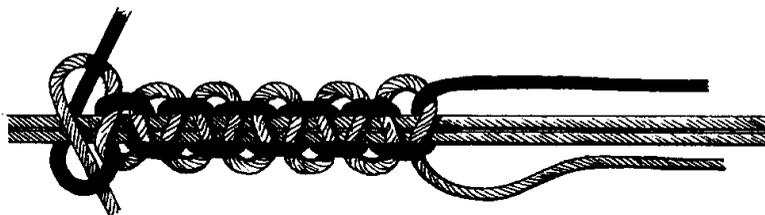
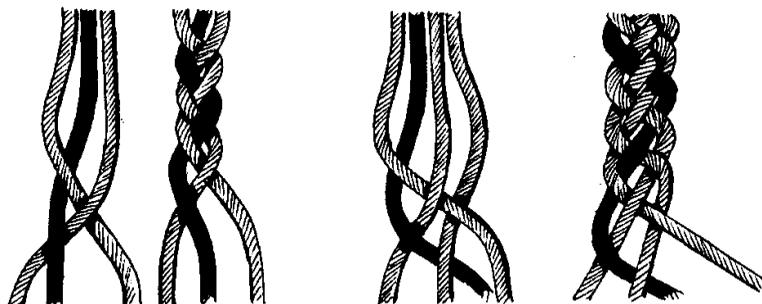
Da es nun schon nach 22 Uhr war und die Mägen knurrend nach Füllung verlangten, haben wir noch mal 'ne Sause veranstaltet. Es gab leckeres Essen und vor allem ausreichend. Nach dem Essen ging

es in die Kojen. Am nächsten Tag waren wir froh schon in Laboe zu sein. Der Wind wehte wieder recht stark. Allerdings schien wieder die Sonne. Jeder von uns machte sich auf in die Stadt zum Einkaufen und zum Stadtbummel. Wir haben uns gut erholt und bei AWN eingekauft.

Am Samstag sollte dann die Regatta starten. Der Wetterbericht versprach viel Wind und Sonne. So sollte es dann auch kommen. Und es ist viel passiert.

Aber das ist ein anderes Kapitel.

Christoph Boelke



## VETERANENREGATTA 2003

Zur Veteranenregatta hatte ich Sabine Holle und Gerardo Rommel aus meinem Sporthochseeschifferscheinkurs mit. Sonnabend früh ging es zusammen von Bremen los. Christoph und Stephan waren mit der SHANTY schon da.

Sofort nach der Ankunft wurden die Plünnen auf SHANTY gestaut und es ging zur Steuermannsbesprechung. Diesmal wurde uns ordentlich Wind versprochen. Volker und Monika trafen auch ein. Start war um 10.30 Uhr. Christoph übernahm die Funktion des Gefechtsrudergängers, Gerardo war Navigator, Volker Großschottrimmer, ich machte auf dem Vorschiff den Ausguck und der Rest trimmte die Fockschoten. Im Hafen machte sich der Wind nicht so doll bemerkbar, so daß ich mir mein Ölzeug noch nicht anzog. Kurz nach dem Start war es dann egal, ich war bis auf die Haut naß. Es wehte ordentlich, laut einer Segelzeitschrift mit 7.8



nach der Regatta

Bft.. Es gab einige Rammings und einen Mastbruch. Die Folkeboote segelten ungerefft. Bei einigen war der Loggeber (zwischen Kiel und Bodenplanken mehr über als unter Wasser. Von den Schiffen in Lee sah man nur Unterwasserschiff

und Bordwand, von denen in Lee nur Deck.

Nachdem wir nach 2h, 33min und 26sec das Ziel passiert hatten, wurde am Westufer der Förde geankert. Da ich sowieso klatschnaß war, ging ich so wie ich war baden.

Es gab noch das obligatorische gute Essen und dann zurück in den Hafen. Dort war die Party schon im vollen Gange. Bei der



ab ins Wasser

Siegerehrung, die sich wegen der vielen Startgruppen und Sonderpreise wieder einmal mächtig in die Länge zog, gab es diesmal nichts für uns. Nach Aushang der Ergebnislisten ergab sich für uns in der Gruppe 12 (alte Kreuzeryachten) der 5. Platz von 11 gemeldeten, 9 gestarteten und 7 durchs Ziel gegangenen Yachten.

Klaus und sein Sohn waren inzwischen eingetroffen, die die SHANTY



Schoten bedienen, wozu?

Mit Stephan zurücksegeln sollten. Nachdem wir uns noch etwas auf der Party umgetan hatten, machten Sabine, Gerardo und ich uns wieder auf den Weg nach Bremen, wo wir spät abends ankamen.

Stephan, Klaus und Sohn hatte eine schnelle und bequeme Überfahrt, die

Segelstellung brauchte kaum geändert werden. Allerdings warf die SHANTY beim Aufstoppen vor der Box ihren Propeller ab. So habe ich Ende September noch badender Weise den Propeller vom alten Volvo-Penta angebaut, damit wir den Rest der Saison windunabhängiger manövrieren können.

Dirk Schietke

## DIE GESCHICHTE DER SY SHANTY

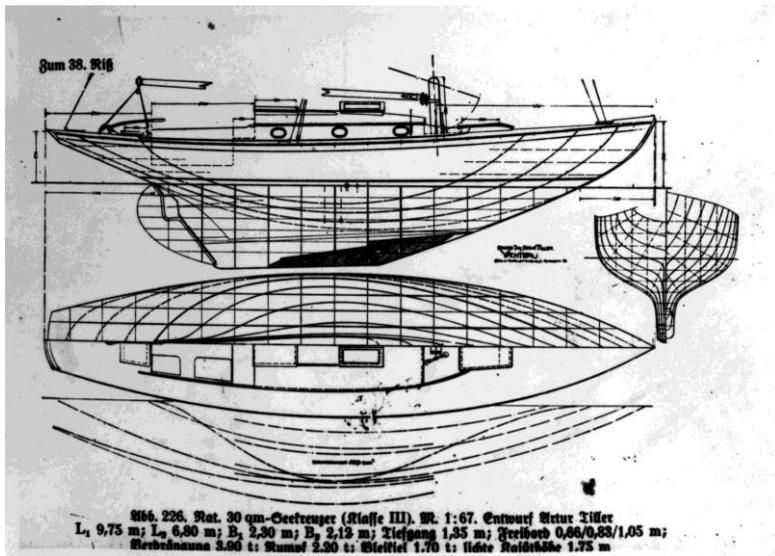
Dies ist die Geschichte der Segelyacht SHANTY, soweit sie uns bekannt ist. Die Recherchen sind noch nicht ganz abgeschlossen. Einige Texte sind zum Teil der in Arbeit befindlichen Chronik entnommen und gekürzt.

Das Titelbild des diesjährigen Jahresheftes war das Titelfoto der Zeitschrift „Segelsport“ Nr. 7 vom 6. Juni 1954 mit der Unterschrift: „Die Seekreuzerflotte an der Küste hat in den letzten Jahren wieder zugenommen. Unser Bild zeigt den Seefahrtskreuzer „Shanty“ aus Warnemünde, der 1953 gebaut wurde und mit zu den seetüchtigsten und schnellsten Booten gehört.“

## DER BAU UND DIE ERSTEN JAHRE

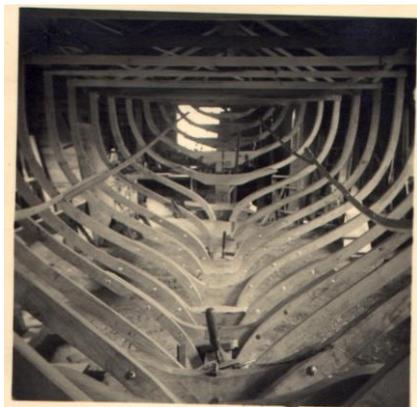
Dirk Schietke

Auftraggeber der SHANTY war der heute in Hamburg lebende und aus Stettin stammende Architekt Egon Zschischang. Zusammen mit Wilhelm Bey, dem technischen Leiter der Warnowerft, bestellten er zwei Nationale 30er Seefahrtskreuzer, die SHANTY und die ASGARD



der Riß aus „Yachtbau“ von Artur Tiller

bei der Werft von Hans Rhode in Ribnitz. Dieser betrat damit Neuland, weil die SHANTY seine erste Yacht war und auch die erste neue Kielyacht in Rostock nach dem 2. Weltkrieg.



das Spantengerüst steht

Der Riß, der Einrichtungs- und der Segelplan sind aus dem Buch „Yachtbau“ von Artur Tiller kopiert worden. Die Arbeiten an der SHANTY begannen nach Angaben der Tochter von Herrn Rhode am 16.09.1952. Der Kiel wurde zwischen dem 21. und 27.09. 1952 gestreckt. Herr Zschischang bezifferte aus der Erinnerung den Kaufpreis auf etwa 6000 Mark.

Kiel, Spanten und Unterwasserbeplankung bestehen aus Eiche, die Überwasserplanken aus Lärchenholz. Die Scheuerleiste war direkt in der Bordwand mit eingelassen. Die Kupfernieten wurden selbst aus alten Stromkabeln gefertigt, Nietköpfe gestaut, und die Nietscheiben aus dem Kupferblech von Auftriebskörpern aus alten Rettungsbooten gestanz. Wanten und Stagen bestanden aus



Bootsbaumeister Hans Rhode mit Gesellen

den Ankertauen von Seeminen. Die große Achterklampe scheint der einzige Decksbeslag zu sein, der bis heute auf der SHANTY ist.



fertig beplankt

Nachdem das Deck der Shanty dicht war, wurde sie aus der Halle ins Freie befördert. Die gußeisernen Kiele für die SHANTY und die ASGARD konnte Wilhelm Bey über seine Werftkontakte beziehen. Die Anstricharbeiten wurden durch Herrn Zschischang selbst durchgeführt. Der Außenhaut über Wasser wurde solange gebeizt, bis sie „mahagoniefarbig“ war.

Die Auslieferung erfolgte ohne Innenausbau. Die Segel (1 Groß und eine Fock ) wurden bei der Segelmacherei Schröder in Rostock (früher Stettin) bestellt und geliefert. Bei der Wasserung ging die noch nicht kalbfaterte Shanty so wie sie zu Wasser gelassen wurde



Egon Zschischng, der Auftraggeber

unter. Herr Rhode sagte zu Herrn Zschischang, wenn er am Wochenende komme um sie zu holen sei sie dichtgezogen. Trotzdem brachte Herr Zschischang eine alte Flugzeugkraftstoffpumpe als Lenzpumpe mit. Diese war beim Überführungstörn nach Warnemünde auch sehr viel in Betrieb. Also wurde die Shanty in Barhöft an der Pier so vertäut, daß sie nicht weiter absacken konnte. Dann organisierte die Crew

Sägespäne. Mit diesen wurde bei einem Bad (um die Osterzeit!) die Plankennähte von außen bestrichen.



Überführungstörn

Das hielt etwa bis Darßer Ort, danach wurde bis Warnemünde gepumpt, wo die SHANTY auf einen Ponton gestellt und kalfatert wurde. SHANTY hatte auch als eine der wenigen Yachten schon Schotwinschen für die Fock. Sie waren auf dem Kajütdach angebracht, dort wo sich jetzt die Reffwinschen befinden.

Die Frage der ersten Segelnummer in den ersten Jahren der SHANTY führte zu einigen Gesprächen zwischen Herrn Zschischang und mir. Als die SHANTY gebaut wurde, bekam sie die Segelnummer „7/9“. 1953 wurde Nummernsystem an das Westdeutsche angepaßt und SHANTY bekam die Nummer „III G5“ (ihr Schwesterschiff ASGARD hatte die „III G6“). Auf dem Titelfoto des „Der Segelsport“, Nr. 7 vom 06. Juni 1954 ist die SHANTY mit der neuen Segelnummer „III/G5“ zu sehen. Da jedoch zwischen Ost und West keine Abstimmung der Nummern erfolgte, kam es vor daß bei gelegentlichen gesamtdeutschen Regatten plötzlich 2 Yachten mit gleicher Segelnummer aufkreuzten. Bis Herr Zschischang 1956 die SHANTY



verkaufte, fuhr sie unter „III G5“. Im Logbuch ab 1958 ist sie wieder mit der Segelnummer „7/9“ geführt. Wahrscheinlich wurde in dieser Zeit das alte Nummernsystem wieder eingeführt.



beim Kalfatern

Zusätzlich wurde an der Bordwand und im Segel das Kennzeichen „WA .S-600“ angebracht.

„WA.S“ stand für Warnemünde und Segelboot. Eine Neuerung an der SHANTY war der aus Panzerrohr gebaute Bugkorb,

ein Novum in Warnemünde. Nach Angaben von Herrn Zschischang war es aber nicht ratsam, sich an der von den Warnemündern scherzhaft „Brötchenkorb“ genannten Konstruktion festzuhalten.

Dafür verfügte die Shanty in den ersten Jahren weder über einen Kompaß noch einen Motor.

Probleme gab es manchmal auch, die baumwollenen Segel zu trocknen. Dazu wurde der noch nicht ausgebaute Rumpf der SHANTY genutzt. Erst nach und nach wurden mit Kistenholz Kojen eingebaut.

In den folgenden 3 Jahren (Herr Zschischang verkaufte die SHANTY im Herbst 1956 an Hans

Schleuse) segelte Herr Zschischang alle Regatten, z.B. Frühjahrsregatten, Ostseewochen, Travemünder Wochen, Herbstregatten, Regatten in Wismar usw. mit.

Allerdings, so erzählte er: „kannte man mich hier bald, weil ich immer als letzter



durchs Ziel ging“, weil die Shanty nicht genug Höhe lief. Das war auch der Grund, warum er ein neues Schiff in Auftrag gab, mit der er kurz vor dem „Mauerbau“ nach Fehmarn floh.

## DIE SHANTY ALS IRIS

Dirk Schietke



im Winterlager

Laut dieser beiden Dokumente war die Shanty zu dieser Zeit noch naturfarben, „mahagonifarbig“ wie es im Bordbuch vermerkt ist. Die Segelnummer war „7/9“, die Registriernummer E-1-1243, der Liegeplatz Warnemünde, Alter Strom, Mittelmole bei der Segelsektion Motor Warnemünde. Im Bordbuch ist als zum Führen des Bootes berechnigte Person neben Hans Schleuse Friedrich Weidemann eingetragen.

Das Logbuch berichtet von einigen Teilnahmen an Regatten, wie der

Im Herbst 1956 wurde die SHANTY von Hans Schleuse gekauft und in IRIS umbenannt. Die Informationen aus dieser Zeit stammen hauptsächlich von Egon Zschischang (u.a. die ersten Farbaufnahmen der SHANTY) und aus den Logbuch von 1958 bis 1964 und dem Bordbuch von 1962 bis 1964 (von Herrn Manfred Achtenhagen).



Ostseewoche und Tagestörns, wobei die recht ausführliche Logbuchführung eine interessante Lektüre bietet (wenn man sich in die Handschrift von Herrn Schleuse eingelesen hat).

## DIE SHANTY UNTER HEINZ ACHTENHAGEN, TEIL 1

Dirk Schietke

Die Log- und Bordbucheintragungen 1964 weisen Heinz Achtenhagen als Schiffsführer aus, also scheint der Kauf zwischen Oktober 1963 und Mai 1964 stattgefunden zu haben. Vorerst blieb die Segelnummer „7/9“. Ob die SHANTY sofort nach dem Kauf wieder ihren alten Namen erhielt ist nicht klar, da die Eintragungen im Bordbuch nicht geändert wurde. Im Logbuch vom 11.9.1964 bis 16.5.1967 ist sie wieder als SHANTY benannt. Die Änderung der Segelnummer in „GO1“ (GO steht für Germany Ost) muß in diesem Zeitraum stattgefunden zu haben, denn im Logbuch sind beide Segelnummern vermerkt.

Leider führte Herr Achtenhagen das Logbuch nicht so ausführlich wie Herr Schleuse, so daß aus dieser Zeit nicht viel bekannt ist. Die Eintragungen im Logbuch von 1964 bis 1967 beschränken sich meist auf Datum des 1. Törnages, Fahrtziel und Besatzung.

1965 wurde u.a. ein Törn nach Swinoujscie (Swinemünde) mit Heinz und Irmgard Achtenhagen sowie dem Sohn Manfred unternommen.

1966 nahm laut Logbuch auch der damalige Stabschef der Volksmarine Fritz Elchlepp teil. 1967 enden die Eintragungen in diesem Logbuch. Laut Dittmar muß die SHANTY in den Jahren 1967 bis 1969 auf dem Trockenen gestanden haben.

## UNSERE GOLDENEN SIEBZIGER JAHRE AUF DER SHANTY

Dittmar Kirsten

Am Anfang stand die Entscheidung Ofen oder Sanierung. Das Schiffchen war durch drei Jahre trocken stehen so ausgetrocknet, daß man kleinere Pakete zwischen den Planken hindurch stecken konnte. Nie – so meinten Experten – bekommt Heinz Achtenhagen seinen Pott wieder richtig dicht, höchstens mit diesem neumodischen Kram

– Epoxidharz und Glastmatte. Manfred hatte soeben die UNIVERSITAS damit gerettet. Heinz hatte keine Zeit und kein Geschick für solche Arbeit und Maus und ich waren verliebt in das schlanke Schiff, daß ja früher einige Regatten gewonnen hatte. Mit unserem WODAN ging



der Skipper und der schwere Mast

es immer nur darum, vom Schwanz des Regattafeldes herunter zu kommen. Ein Platz im Mittelfeld war immer das selten erreichte Ziel. Kreuzen, das die meiste Zeit beanspruchte, mochte der olle WODAN nicht so recht und der Helfer der „Dicken“ von heute – eine Maschine – kannten wir nicht. Für einige Jahre mal ein schnelles Schiff segeln – dafür wollten wir uns gern einmal richtig ins Zeug legen.

Zwischen der HSG Sektion Segeln und Herrn

Achtenhagen wurde deshalb ein Vertrag ausgehandelt. Wir wollten die SHANTY sanieren und sie dafür fünf Jahre wie ein Vereinsschiff segeln, mit Ausnahme von drei Wochen, in denen Heinz Urlaub auf dem Schiff machen möchte. Meine WODAN-Mannschaft hatte nun die Wahl – bleiben oder umsteigen in die Arbeit. Die gute Hälfte stieg über. In der Reparaturzeit segelten sowieso noch alle WODAN. Das Arbeitsprogramm hatte es in sich. Es gab außer einer elektrischen Bohrmaschine keine Technik. Alles Handarbeit. Das Schiff war abzuhobeln, zu Schleifen, die Nähte zu säubern, zu weiten und mit Holzleisten zu verkleben, Planken zu flicken, dasselbe am Totholz und Deck. Relingleiste und Scheuerleiste machte uns Karl Behnke neu. Der Innenausbau mußte gänzlich heraus und neu samt Maststuhl und die Kajüte wurde bis vor den Mast verlängert.

An der Ausrüstung war fast alles zu ersetzen. Heinz kam dann immer noch mit Sonderwünschen – aber der olle, wirklich schrecklich schwere Vollholzmast mußte bleiben. Wir hatten nur gut 10.000 Mark zur Verfügung und mußten auch jede Stunde Bootsbauarbeit von Karl Behnke extra von der Leitung erbitten. Für das Deck blieb dann aus Geld- und Zeitgründen nur ein Plasteüberzug.

Im Mai 1972 war SHANTY wieder seeklar – mit einer Crew voller Hoffnung. Schnell war sie wirklich – unser neuer Schatz. Es reichte zwar anfangs nicht für einen Regattasieg, aber im ersten Drittel des Feldes landeten wir auf Anhieb. Später dann 1974 wurden wir sogar DDR-Meister!

Wie eine echte Dame wollte unser Schiff erobert werden und zeigte Mucken. Dicht geratterte Schoten und maximale Höhe am Wind mochte sie überhaupt nicht. Ein Schrick in der Schot jedoch machte sie zum Renner. Unsere alten Segel und der schwere, dicke Mast erklärten das. Die Crew hatte es auch in sich, eine Sammlung junger Käuze.

Hans (Rautenberg) z.B. unser Navigator und 2. Wachführer machte sich meiner Auffassung nach recht wenig Sorgen um den Schiffsort – damals ohne Satellitennavigation eine schwer bestimmbare Stelle auf der Karte. Zur Rede gestellt zeigte er mit der Zirkelspitze auf die Karte und legte ihn fest. Das er immer stimmte ist kein Wunder, aber sein Geheimnis.

Geschwindigkeit, Abdrift und Strömung konnte er genau einschätzen.

Peter (Hempel) war unser Lebenskünstler. Wenn er



Elfriede in der Pantry

Platz im Schiff benötigte, zog er die Schuhe aus und ließ die Socken stinken. Bei schwerem Wetter waren Hans und Peter meine besten Leute an Deck. Angst hätte ich erst zeigen müssen, vorher hatten die keine Bedenken.

Klaus (Brandt †), der jüngste war am begeisterungsfähigsten. Dauernd kamen Änderungsvorschläge, einige gute auch. Uwe (Hähnchen) war ein guter Ausrüster und Proviantmeister, weil auch ein guter Esser. Leider kam der durch Seekrankheit oft nicht zum Zug. Sein Humor half uns aus mancher Krise. Hartmut (Schäfer) – fast so jung und neu wie Klaus lernte bei uns segeln, ich denke gut und gründlich. Seine Bescheidenheit und Ausgeglichenheit waren wichtig für das Bordklima. Leichtsinnig ging er aber bei Windstärke 8 am Strand von Wladyslawowo (Ellerwald) baden. Ohne seine rettende Crew wäre er heute noch bei den Fischen.

Wolfgang (Jurgeleit) – über ihn könnte man ein Buch schreiben – immer gute, ehrliche Vorsätze, freundlich aber schwach, wenn



Alkohol in Sicht kommt oder die Realisierung ansteht. Er ist absolut seefest, sehr geeignet für die Kombüse. In dieser Hinsicht! Bei Schwerwetter zu tapsig und gefährlich an Deck. Juri hatte fünf Großmütter, die starben

immer, wenn er nicht zum Schiff kommen konnte oder wollte. Der Umgang mit stinkendem DDR-Petroleum und dem Proviant gleichzeitig mußte ständig kritisiert werden. Wir mochten ihn nicht, den Petroleumgeschmack am Essen! Einmal, wir hatten ihn gerade hygienisch so richtig getrimmt und lobten seine Kombüse, stieg Peter in Greifwald zu. Peter war hungrig und fragte nach Essen. Er erhielt den ersten Schlag Makkaroni und postwendend hatte ihn Juri vor dem Latz. Nach Großmutter's Rat – es lebte wohl immer noch eine – hatte er drei Eßlöffel Salz statt drei Prisen an Essen gegeben.

Elfriede und Dittmar (Kirsten) – mein Weib und ich. Ja – wenn sie an Bord war – sie war es zuwenig wegen der kleinen Ute und Katrin – gab es wunderbares Essen und mehr Kultur.

Ich war der Segeleinsteller, Kursfestleger und Crew-Zusammenhalter – sehr glücklich mit meinem bunten Haufen.

Vier Jahre segelten wir die SHANTY und uns. Ich glaube, wir kennen uns so gut wie Geschwister. Danach wurde die SHANTY ein Jahr vorfristig an Heinz Achtenhagen zurückgegeben, denn wir bauten inzwischen den RASMUS und wollten nun Hiddensee segeln, eine Einheitsklasse ohne die lausige Zeitvergütung. Das die HSG die SHANTY später von Heinz Achtenhagen kaufte unter gründlich unter Klaus (Fethke) weiter sanierte bedeutet für mich eine besondere Freude. So konnten Elfriede und ich mit ihr und dem Liebespaar Andrea und Jens 1998 durch die Ostschären Schwedens nach Stockholm segeln. Es war eine traumhaft schöne Reise.

## REPUBLIKFLUCHT AUF DER SHANTY

Dirk Schietke

Im August 1971 oder 1972 floh der Sohn von Heinz Achtenhagen, Manfred Achtenhagen mit der SHANTY nach Gedser. In einem Gespräch mit Herrn Achtenhagen erzählte er, wie er es schaffte, die Grenzer auszutricksen. An dem Tag herrschte schönstes Segelwetter und 5 Windstärken. Zuerst wurde der Kurs so gewählt, daß die auf Reede liegenden Schiffe zwischen der SHANTY und dem Kontrollpunkt lagen, um das optische Erkennen des Fluchtversuches möglichst hinauszuzögern. Das „diensthabende“ Grenzboot war zu dem Zeitpunkt gerade mit einem Boot vom Bundesgrenzschutz beschäftigt und bemerkte die Flucht nicht oder konnte nicht eingreifen.

Nach Erzählungen damaliger Vereinsmitglieder hatte Manfred Achtenhagen zu einem Segeltörn vor Warnemünde einen Freund mit an Bord geschmuggelt. Mit diesem überwältigte und fesselte er seinen Vater Heinz Achtenhagen, der damals die Position des 2. Parteisekretärs der Universität inne hatte. In Gedser wurde er vor die Wahl gestellt, im Westen zu bleiben oder wieder zurückzusegeln.

Herr Heinz Achtenhagen segelte die SHANTY Einhand zurück. (Diese Information beruhen auf dem Hörensagen nicht beteiligter Personen und konnten von mir nicht überprüft werden.)

## DIE SHANTY UNTER HEINZ ACHTENHAGEN, TEIL 2

Dirk Schietke

Die Quelle dieser Informationen ist das persönliche BDS-Fahrtenbuch von Heinz und Irmgard Achtenhagen, das 1974 beginnt. Es beschreibt Urlaubstörns in den Gewässern um Rügen, in denen ohne PM18 gesegelt werden durfte sowie die Überführungstörns von und nach Rostock

Für 1977 und 1978 sind keine Einträge im Bordbuch vermerkt. 1979 sind nur 3 Törns vermerkt, vom HSG-Steg zum Schnatermann, vom HSG-Steg nach Groß Klein und das Absegeln zum Schnatermann am 13.10..

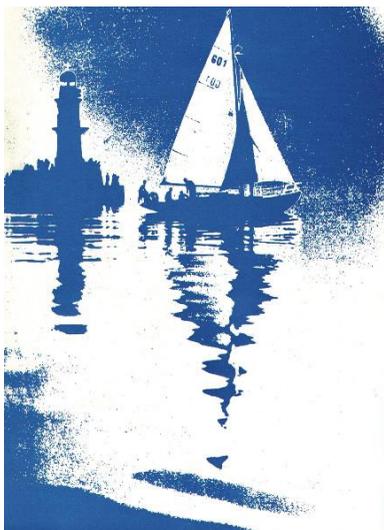
1980 ist u.a. eine Überführung nach Stralsund zur Vermessung aufgeführt. 1981 sind nur das Ansegeln am 05.06. und die Überführung der SHANTY nach Stralsund eingetragen. In diesem Jahr wechselte die Segelnummer von „GO 1“ auf „DDR 1“. Also ist unser jetziges Reserve-Großsegel mindestens 23 Jahre alt, denn in ihm kann man noch an den Nadelstichen erkennen, wo früher das „GO 1“ befestigt war. Im Dezember 1981 kaufte die HSG die SHANTY.

## DIE HSG ALS EIGNER

Dr. Klaus Fethke

Der Kaufvertrag trägt das Datum vom 15.12.1981. Der Kaufpreis war mit 15000 M ausgehandelt und wurde aus dem Verwahrgeldkonto der Sektion Segeln der HSG entnommen. Als „Macher“ hat sich Klaus Fethke gefunden, der seit 1969 den Jollenkreuzer STEINBUTT segelte und seit 1973 auf der BUK und später der UNIVERSITAS das Seesegeln lieben gelernt hat. Unser Bootsbauer Heinz Behnke begutachtete die an Land stehende SHANTY und brach bei der ersten Besichtigung im Cockpit ein. Die Wanne aus Kupferblech war zwar heil, aber die Stützhölzer morsch.

Ebenso fanden sich im Achterschiffbereich morsche Decksplanken. Das komplette Deck inklusive Kajüte war in Matte und Polyester überzogen und darunter vergammelte das Holz. Der ganze Überzug mußte entfernt werden, auch das Vorluk, das Achterluk, die Cockpitschwanzenden und die Kajütenster kamen raus, weil das Holz unter den Rahmen verfault war und auch der größte Teil des Außenhautüberzugs (Epoxi-Glasmatte) war lose und wurde entfernt. Das waren Arbeiten, die bereits im Herbst und im beginnenden Winter 1981/82 erledigt wurden.

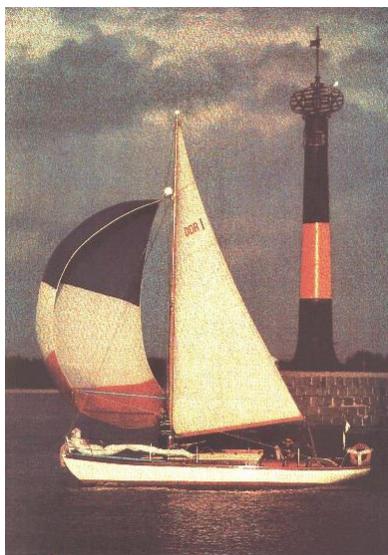


Der in Polyester und Glasmatte eingewickelte Mast war gerissen, unendlich schwer und es gammelte unter der Matte erheblich. Heinz Behnke begann seine tolle Arbeit mit einem neuen Cockpit nach unseren Vorstellungen, also wesentlich größer als zuvor. Die Gestaltung wurde stark an die sehr praktikable Lösung, wie sie bei der UNIVERSITAS vorhanden war, angelehnt. Als neuer Mast kam ein früher von der Jacht BUK genutzter 5.5-er Mast in Frage. Spannend bei solchen

„Erbstücken“ ist natürlich immer die Frage, warum hat man den Mast auf der BUK nicht mehr benutzt? Aber diese Frage trat immer mehr in den Hintergrund, je näher die nächste Saison kam und an einen Neubau oder Neukauf nicht mehr zu denken war. Der Mast erhielt einen Überzug aus Glasgewebe und Epoxidharz. Die selbst formulierte Auflage war, daß das herrliche Holz sichtbar bleiben mußte. Der Großbaum wurde gleichfalls neu gebaut. Ein neues Steckschott und ein Schieluk aus Polycarbonat, eine Eigenbaulenzpumpe aus Messing und ein neuer Kompaß samt Halterung aus Messing, eine neue Seereling aus Niro und ebenso Bug- und Heckkorb und nicht zuletzt vier neue Winschen gaben der Shanty ein

neues Gesicht, das auf den Regattabahnen 1982 für Aufsehen sorgte. Ja, wir haben es tatsächlich geschafft, diesen doch erheblichen Arbeitsaufwand in einem Winter zu bewältigen und waren glücklich. Weniger erfreulich waren die Erfolge auf den Regattabahnen die wir errangen. Das man hinter uns immer schon die Wendemarken einsammelte, zermürbte die neue Truppe schon ein wenig. Um so größer war die Freude über einen 4. Platz bei der Boddenetappenregatta vom 27. bis 29. August 1982 in Greifswald und ebenso einen 4. Platz bei der Tonnenregatta Greifswald - Warnemünde mit der Besatzung Klaus Fethke, Thomas Holzapfel, Torsten Holst, Jörg Stark ( Leuchtturm) und Jens Bischoff (Dickschicht). Das war ein schöner Lohn für die viele Arbeit in diesem Jahr und gab den nötigen Auftrieb für weitere geplante Umbauten.. Nach der Boddenetappenregatta entstand der Schlachtruf: „SHANTY segeln heißt erfolgreich sein“. Und das sollte nun im folgenden Jahr gelingen.

Das zunächst folgende Winterhalbjahr 1982/83 brachte der Shanty ein neues Ruder und der gesamte Innenausbau wurde neu gestaltet. Eben so, wie es auf den anderen Vereinsschiffen aussah. Achtern zwei Hundekojen, auf Stb. folgt der Kartentisch, gegenüber auf Bb. der Kocher, im Salon zwei Kojen, Schwalbennester, Gläserschrank am Frontschott und eine Back. Zum Vorschiff ein Schrank für den guten Zwirn und im Vorschiff kann man schlafen, wenn keine Segelberge drin verstaut sind. Das Besondere war ein neues Großsegel und zwei neue Spinnakerbäume kamen



das offizielle Shanty-Poster

hinzu. Aber mit den Erfolgen war noch nicht ganz so, wie wir es uns gedacht haben. Immerhin sprang ein 5. Platz bei der Ostseewoche heraus. Verstärkt wurde die Mannschaft in diesen Jahren durch Bernd Lange und Egon Maier, die den Vierteltonner BOE ausbauten sowie durch Joachim Knospe als Chefnavigators und Ruhepol der Truppe.

Dann das Jahr 1984. Eine neue Genua hat der kleine „Ganter“ für uns geschneidert und damit werden wir DDR-Meister in der Klasse IOR VI. Küstenwettfahrt, Boddenetappenregatta oder Tonnenregatta, immer waren wir auf dem Treppchen. Klaus Gelhaar und Torsten Zellmer kommen erstmals bei der Boddenetappenregatta mit. Das Jahr 1985 bringt viel Aufregung mit sich, denn ein F8-Motor wird eingebaut und dazu eine Verstellpropelleranlage Marke Eigenbau. Und das funktioniert sogar alles. Wir gewinnen das Warnemünder Dreieck, die Tonnenregatta und werden bei der Boddenetappenregatta dritter. Christian Claußen verstärkt die Mannschaft. Auch 1986 gewinnen wir die Tonnenregatta aber mit „Leiharbeitern“ wie Dirk Berger und Detlev Andrich. Im Winter werden drei Bolzen von innen durch das Totholz und den gußeisernen Ballast gebohrt (28 mm Durchmesser) Die entsprechenden Langschaftbohrer besorgt Heino Werner aus dem DMR. Eingesetzt werden die Bolzen mit Teerepoxidharz und so weicht die Befürchtung von uns, daß wir irgend wann den Ballast verlieren könnten bei unserer scharfen Segelei. 1987 gewinnen wir das Blaue Band der Warnow und sind auch sonst ganz gut. 1988 tauchen neue Namen auf in der Mannschaft wie Torsten Knuth, Andre Böttcher, Wolfram Schlie. Aber ein 1984 wird es wohl nicht wieder geben, denn das Segelkleid müßte erneuert werden und meine Energie, die ich in das Schiff eingebracht habe reduziere ich durch die Anschaffung eines eigenen Bootes, des Drachens „Sollte See“. Als letzte größere Aktion neben den üblichen Regatten unternehmen wir 1989 eine Tour zur internationalen Haffregatta nach Polen. Geplant war die Reise unter anderem mit unserem Bootsbauer Heinz Behnke. Aus gesundheitlichen Gründen steigt er aus und so nehmen meine Frau Edelgard, unser Sohn Thomas und ich das Rennen auf dem Oderhaff auf gegen auch schon am Tage sehr trink- und

gesangesfreudige Segler aus Polen auf. Fünf Tage, fünf Regatten und immer voller Einsatz. Ein vierter Platz, kein Bruch, keine Rammings oder sonstige Blessuren, die es ob der teilweise abenteuerlichen Regelauslegungen ausreichend gab, beendeten diese Saison. Mein „krönender“ Abschluss der SHANTY-Segelei war ein Meniskusschaden beim Abstieg von Bord mit anschließender OP und mehr als sechs Wochen Krankenzzeit.

## DIE WENDE, ES KANN FREI GESEGELT WERDEN

Dirk Schietke

Leider konnten die Recherchen über diesen Zeitraum, in dem Christian Claußen die Position des Skippers inne hatte, noch nicht abgeschlossen werden. Es bleibt also noch etwas Spannung zum Erscheinen der vollständigen Chronik. Nur soviel sei schon verraten: die Shanty nahm noch mit dem Segelzeichen „DDR 1“ an der 1. Nach-Wende-Kieler-Woche und am 1. Deutsch-Deutschen



mit über 7 kn im Guldborgsund

Fahrtenseglertreffen in Heiligenhafen teil.

!1993 stieg ich bei der SHANTY auf. Meine erste Aktion war der Einbau eines „neuen“ F8-Motors, der aber im selben Jahr wegen Kolbenfressers seinen Geist aufgab.

1994 wurde daraufhin ein uralter

gebrauchter Volvo-Penta MD1 eingebaut, den ich zu Ehren von Rudolf Diesel auf den Name „Rudolf“ taufte. 1994 fand auch ein längerer Törn nach Stockholm statt.

## DIE SHANTY VON 1997 BIS HEUTE

Dirk Schietke

1997 übernahm ich auf der SHANTY die Funktion des Skippers. In diesem Jahr fanden wegen „Personalmangel“ nur neben den vielen kleinen Törns nach Gedser oder Nysted 2 anderthalbwöchige Törns statt, einer durch das Smålandsfahrwasser, Guldborgsund, und Großen Belt und ein (durch viel Flaute gekennzeichnet) Törn um Rügen. Die obligatorische Teilnahme an der Veteranenregatta gab es natürlich auch. Seit diesem Jahr gibt es auch den alten und umständlich zu bedienenden Spirituskocher mit diversen kleineren Bränden an Bord nicht mehr, er wurde gegen einen modernen Origo-Kocher getauscht.

1998 Im Frühjahr gab es an der SHANTY einiges zu reparieren. Bei unserem Motor Rudolf standen einige Reparaturen an, was wegen nicht mehr erhältlicher Ersatzteile nicht ganz so einfach war. Das Laminat im Übergang vom Kiel zum Ballast mußte auch teilweise erneuert werden. Und es gab endlich ein Stell neue Segel. Wir ließen bei AST in Stettin ein Groß und eine Fock anfertigen. Leider mußte das Groß noch einmal umgearbeitet werden, weil es soviel Verstärkungen erhielt, daß es nicht mehr in die Keep paßte. Deshalb konnte es in dieser Saison noch nicht zu Einsatz kommen.

Dieses Jahr sollte endlich wieder ein großer Törn durchgeführt werden, Als Ziel wurden die schwedischen Ostschären und Stockholm auserkoren. Dies war nur mit Crewtausch möglich und ermöglichte Dietmar und Elfriede wieder einmal auf ihrer SHANTY



9 kn Spitze auf der Bäderregatta

zu segeln. Der Törn führte über Bornholm, die Schären nach Stockholm, von dort durch die Schären bis Loftahammar, nach Gotland, durch den Kalmarsund und mit 3 Sturmtagen in Karlskrona, wo Rudolf endgültig seinen Geist aufgab. Der Motor befindet sich jetzt im Schiffsmotorenmuseum in Rødvig auf Seeland, allerdings war er bis 2002 noch nicht ausgestellt. Wegen der Sturmverzögerung konnten wir dieses Jahr ausnahmsweise nicht an der Veteranenregatta teilnehmen.

1999 Das Hauptproblem war ein neuer Motor, da Rudolf mit vertretbarem Aufwand nicht aufzuarbeiten war. Nach einigem Hin und Her und Dank einiger Spenden wurde im Frühsommer ein Ruggerini MM150 eingebaut, der auf den Namen Rudolpho getauft wurde. Zusätzlich wurde die Elektroanlage komplett erneuert, da sie sehr anfällig geworden war.

Neben Wochenendtörns ging es diese Jahr nach Rügen und durch den Großen Belt, das Kattegatt, den Roskildefjord und den Öresund.

2000 In diesem Jahr fanden neben dem Herrentagstörn und der Veteranenregatta keine größeren Törns statt

2001 wurde der unansehnlich gewordene Decksbelag erneuert. Neben kurzen Tagestörns, dem Herrentagstörn und der Veteranenregatta wurde in diesem Jahr nach Rügen und nach Rødvig gesegelt.

2002 In diesem Jahr wurden einige Neuanschaffungen geplant, welche die Bordkasse nicht unbeträchtlich belasteten. Bei AST-Sails in Warnemünde wurden eine neue Genua und ein neuer Spinnaker geordert und im gleichem Atemzug ließen wir in Polen neue Polster anfertigen. Neben den üblichen kleinen Törns ging es dieses Jahr nach Kopenhagen, in den Roskildefjord, durchs Kattegatt und den Großen Belt und im Anschluß gleich zur Veteranenregatta nach Laboe.

Das große Ereignis des 50. SHANTY-Geburtstages warf seine Schatten voraus. Christoph konnte die Tochter des Werftbesizers und Erbauers der Shanty ausfindig machen und ein paar Fotos der SHANTY in Bau der SHANTY in Fahrt vor Warnemünde erhalten. Außerdem bekamen wir den Zeitraum, in dem der Kiel der Shanty gestreckt wurde, nämlich vom 21.9. bis 27.9., also schon im Jahre 2002 ein Grund zum Feiern.

Der Anfang des Jahres 2003 war geprägt von SHANTY's 50. Geburtstag. Dazu sollte die SHANTY natürlich schick aussehen. So wurde das Waschbord komplett abgezogen und geölt, die Scheuerleisten (unter komplizierten meteorologischen Bedingungen) erneuert. Die Motorelektrik überholt und endlich Niedergangleiter erneuert, die leider zum Geburtstag noch nicht fertig wurde.

Im Sommer gab es einen Törn Rund Fünen mit anschließender Teilnahme an der Veteranenregatta. Im

Herbst gab es zwei Pannen beim Mastlegen und Slippen, was zum Glück ohne Personen- und nur mit geringem Sachschaden abging (beim Mastlegen riß der Vorläufer des Kranseiles, die Jumpstagspreise verfring sich aber im Schäkel des Kranes und die SHANTY wäre bei

einer Notbremsung beinahe aus dem Slipwagen gerutscht).

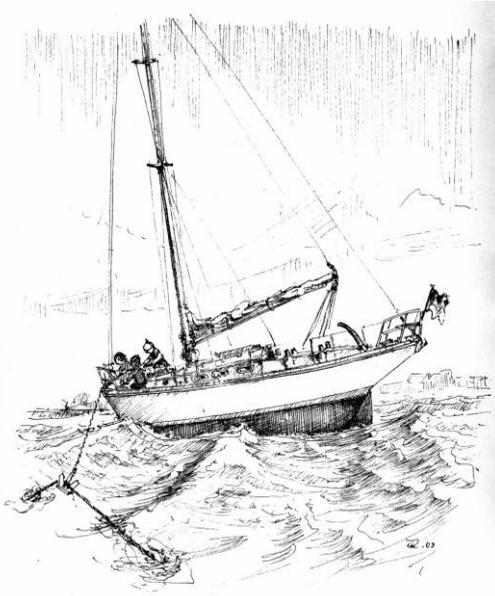


Heranführen des Segler-Nachwuchses

## GESCHICHTEN VON DER SHANTY

Text und Zeichnungen von Dittmar Kirsten

### DER ANKER DER SHANTY



Er war anfangs ein Problem. SHANTY hatte keinen ordentlichen Anker. Heinz – der Reeder – wollte ihn anfangs stellen. Nachdem er aber den Anker auch in seinem Keller nicht finden konnte, erinnerte er sich anders und sagte, er müßte an Bord sein. Ja, er ist doch damals an Bord geblieben. Die Klubleitung gab auch kein Geld für den Anker. Es war

nicht im Plan – er sollte ja von Heinz kommen. Wir saßen in der Klemme. Solch großer Anker war damals nicht handelsüblich in der DDR – er würde teuer werden. Alte 8-10kg-Anker lagen noch verrostet im Bootshaus. Wir nahmen erst einmal zwei kleine an ein Kette. Juri hatte das Problem in der dörflichen Bierrunde vorgetragen. Der Dorfschmied wollte für uns eine Sonderschicht fahren. Die geforderte Zeichnung erhielt Juri schon Tage nach dem Angebot. – Wir hatten uns auch eingehend nach dem in der Schmiede vorhandenen Ausgangsmaterial erkundigt, aber das Frühjahr ging in den Sommer über - wir lagen immer noch vor unseren ulkigen Zweiankern. Juri wurde bedrängt, dann bedroht. Ja, ja, der Anker kommt. Spät im Sommer war er da, rostig, nicht ganz

nach Zeichnung – es war aber ein schwerer Anker. Die Flunken wurden noch ausgeschärft, der Klappwinkel des Superdanforth geändert, gepönt, dann mußte es gehen. Vor Warnemünde ankerten wir zur Probe. Juri , wenn der Anker nicht hält, gibst Du eine Runde! Der Anker hielt, ja er war wie mit dem Grunde verwachsen. Juri jubelte erst, dann wurde er blaß. Denn wenn wir dieses schwere Stück hier liegen lassen müssen brauchen wir schnell einen Neuen! Es ging hart zur Sache. Immer wenn die SHANTY ins Wellental sackte, konnten wir ein Stück Ankertrosse holen und schnell belegen, den Wellenberg hinauf zog die SHANTY mit ihrem Auftrieb die Trosse an. Schließlich tauchte der Anker aus den Fluten – mit einem dicken Stahlstropf zwischen den Flunken.

Halten konnte der Anker aber auch auf normalem Grund. Viele Jahre diente er auf der SHANTY und auf RASMUS. Nun lauert er als Ersatz auf dem Hexenhausboden und wartet, ob einer seinen Anker verliert und ihn wieder mitnimmt auf große Fahrt.

## KREUZEN IST EINE HOHE KUNST!

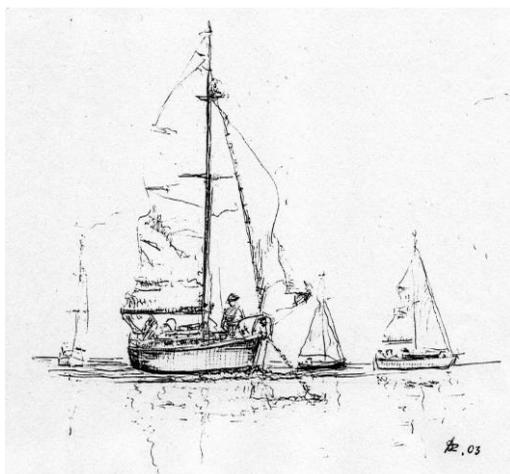
Mühsam quälten wir uns an die Spitze des Regattafeldes heran. Die See bekommt der SHANTY nicht so recht, die anderen laufen eine unwahrscheinliche Höhe. Unter Land hat sich der Wind wohl etwas gelegt – aber es ist zu schaffen, wenn wir so weiter machen. Einen Moment kann ich nach der langen Nacht nach unten. Nach einer knappen Stunde stecke ich die Nase aus dem Luk. „Wie läuft es?“ „Wunderbar Dittmar, wir machen tolle Fahrt!“ „Und wo sind die anderen?“ Mein Segelkünstler zeigte nach Luv. Da sind sie verschwunden. Und der Turm da? Hm, es müßte Wustrow sein – sieht aber wie Darßer Ort aus, den wir schon vor einer Stunde aus einem ähnlichen Winkel gesehen hatten. Es war nicht möglich, die anderen auch nur wieder in Sichtweite zu bekommen. Mit halbem Wind hin- und herbrausen lohnt sich nicht in einer Regatta!

Immer wenn der BUK von See kam auf Backbordbug lag er vorn, kamen wir mit unserem Steuerbord Kreuzschlag von draußen hatten wir ihn wieder. Der Wind schralte ständig und war böig. Kurs und

Schotstellung mußten laufend geändert werden. Es konnte Zufall sein. Aber schon das dritte Mal dieses Spiel. Die Fischerfähnchen dort voraus wollten wir uns genau ansehen. Wie erwartet pflügten sie mit gut einem Knoten Fahrt durch die See. Unter Land stand ein kräftiger Gegenstrom. SHANTY blieb nun draußen und hatte in dieser Regatta den BUK weit hinter sich.

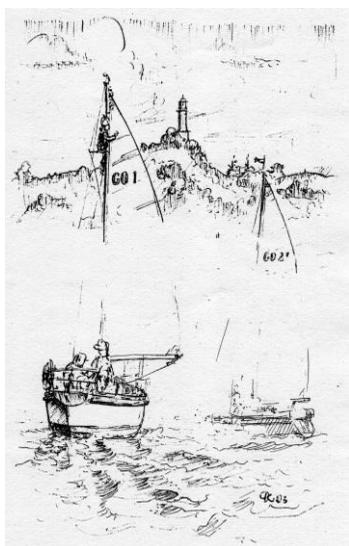
## FLAUTE VOR GRAAL MÜRITZ – NEBEL VOR HIDDENSEE

Das Feld liegt im sonnigen Dunst, das Wasser wirkt wie Öl. Man ruft von Boot zu Boot, manche betrügen durch Schlag mit dem Ruder. „Aber Kumpel, wir müssen doch das Schiff auf Kurs legen!“ Eigenartigerweise stehen die Segel noch, fast eine halbe Meile Fahrt durchs Wasser haben wir auch! Aber



kein Kräusel auf dem Wasser. Was ist los? Ein Vogelflaumfeder macht sich nach vorn davon, recht schnell. Na, Freunde, mal hurtig den Anker raus – die anderen müssen es ja nicht gleich sehen. Siehe da, mit über einem Knoten am Sumlog ankern wir uns mit dem Gegenstrom durch das Feld – an allen vorbei, die es noch nicht gemerkt haben. Im Moment zählen die Segeleigenschaften des Schiffchens mal überhaupt nicht.

Ein Nebel vor Hiddensee. Wie soll man noch die Gegner beobachten und das Ziel bei Barhöft finden. Mit dem Lot, Echolot hatten wir aber noch nicht, Aussingen mit Handlot war angesagt, so tasteten wir uns an die Insel. Noch war genug Wasser unterm Kiel. Schwach



schimmert die Sonne durch das Grau von oben, so dicht ist der Dunst doch gar nicht! Aber kurz vor dem Vorsteven steht eine graue Wand. Ein Sonnenanbeter steigt ihr aus Sehnsucht in den Mast entgegen und brüllt von oben wie ein Stier: „Hier oben ist alles klar.“ Die Mastspitzen der anderen und der Dornbusch ragen aus dem Wattermeer. Ein tolles Bild. Eine gute Übersicht über die Lage im Feld war möglich, denn die braven DDR-Segler hatten ihre Unterscheidungszeichen alle hoch und deutlich im Segel.

## KOPPELN WILL GELERNT SEIN

Koppeln will gelernt ein und verlangt Disziplin an der Pinne. Wir wollten durch das Bornholmsgat nach Danzig. Satellitennavigation gab es ja noch lange nicht, aber wir hatten den Kurs von Darßer Ort aus abgesetzt und die dicke Insel Bornholm mußte ja wohl zu finden sein. Die Crew hielt es locker – zu locker! Wir waren auf keiner Regatta, die See war rauh, die Kompaßnadel tanzte auf dem matt beleuchteten Kompaß hin und her. Es war nicht leicht, Kurs zu halten, da der böige Wind stark schralte. Nach etwa 20 Stunden kam Land in Sicht. Es war Nacht. Die Kennungen der Feuer vor uns waren in der Karte nicht zu finden. Es war alles so fremd. Unsere Seekarten, abgelegte von August Neptun, waren ja nicht die Neuesten – aber die Dänen ändern doch nichts. Vorsichtig schlichen wir näher. Wir befanden uns in einem Gebiet mit unsicherer Mißweisung. Aber bei unserem Kurs parallel zur Küste zeigte die Nadel statt Nord fast West. Voraus kam ein große Stadt in Sicht – wir erwarteten Hammerodde, ein stilles Kap mit einem starken

Leuchfeuer. Bornholm ist doch nicht unendlich groß und hat doch keine neuen Städte aufgebaut. Endlich begriffen wir, vor uns lag das schwedische Ystad. SHANTY war viel zu nördlich gesegelt. Statt auf Westkurs mußten wir Ost steuern zum Bornholmgatt.

## FALSCHER LEUCHTFEUER

Auch von Osten kommend hatten wir mit Bornholm Schwierigkeiten. Früher als erwartet, den Dänemarks Feuer sind müde Lampen, blitzte uns ein starkes Feuer entgegen, nein es blinkte eher. Die Kennung wechselte ständig. Kleine Feuer kamen auch undeutlich aus der Nacht, aber wir wollten erst einmal das starke Feuer einordnen. Es war jedoch unmöglich. Die Seekarten waren zwar etwas älter, aber stimmten mit dem neuen Leuchtf Feuerverzeichnis überein. Der Mann mit den besten Augen kam aufs Vorschiff – wir tasteten uns näher. Nach einer Stunde voller Rätsel konnte er vor Lachen kaum noch stehen. Durch das Nachtglas sah er bei Gudjen ständig Pkws auf einer S-Kurve der Uferstraße fahren, die so angelegt war, daß die Scheinwerfer der Autos für einige Sekunden einen Blink in Richtung See schickten. Man sollte auf See eben auch auf die kleinen Hinweise achten.

## DIE GROßE SCHWESTER UNIVERSITAS

Die Tonnenregatta im Herbst von Greifswald-Wiek nach Warnemünde ging immer gegen starken Westwind und rund um die Kalksteine – so nannten wir die Kaps von Rügen, vor allem die Felsen der Stubbenkammer. An den Kalksteinen herrschen immer schwer zu berechnende Wind- und Stromverhältnisse. Direkt unter den Felsen lang ist entschieden der kürzeste Weg – aber mit mehreren Meilen Abstand hat man den sichersten Wind und wenig Strom. Also beobachteten wir das Feld der Großen vor uns genau, um die momentane Lage früh und exakt zu erfassen. Wir sahen die UNIVERSITAS unter Land, wie immer gut ganz vorn liegen. Also unter die Kalksteine diesmal. Regen kam, erst mal keine Sicht. Als

die Wand vorbei war, lag die UNIVERSITAS Backbord neben uns in einer Stinkflaute.

DIE „LIEBEN GRENZER“ KOMMEN GANZ BÖSE!

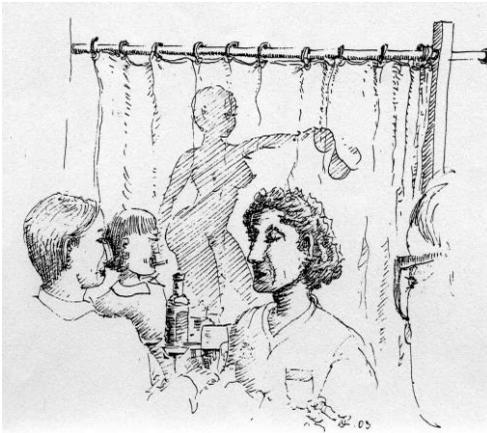
Der Sohn von Heinz, Manfred Achtenhagen, hatte mit der SHANTY den Längen- und Breitengrad gewechselt, d.h. er war zu weit nördlich gekommen und in Dänemark gelandet und dort geblieben. Unsere Törnplanung war damit erst einmal im Eimer. Das Schiff war weg. Sein Vater, der 2. Parteisekretär der Universität Rostock, er soll ihn, damit er ihn nicht die sogenannte „richtige Richtung geben konnte“ im Vorschiff eingesperrt oder festgesetzt haben. Manche erzählen im größten Segelsack. Zurück durfte Heinz dann wieder segeln – per Einhand. Eine gute Leistung des sechzigjährigen Vaters. Wir erhielten unser Schiff wieder. es war aber nicht mehr dasselbe. Wie Aussatz behandelten uns die Grenzer am Kontrollpunkt Warnemünde. Grund: Wegen diesem Kahn sind fünf Genossen von uns degradiert und haben diesen Sommer keinen Urlaub. Also noch mal mit Stiefeln an Deck, in jedes Schapp sehen, Segelsäcke an Land auslehren, unter jedes Bodenbrett sehen und Fragen stellen. Die allerdings belustigten uns oft tröstend. Wehe, wenn in den Papieren, den PM18 oder Nachtsegelgenehmigung eine Zahl unleserlich war oder ein gefürchteter Zahlendreher vorlag, gar ein Geburtsdatum falsch eingetragen wurde. An Land bleiben mußte der arme Wicht oder gar das ganze Schiff zurück auf die Warnow. Selbst die Ankerkette war einmal zu dünn für die SHANTY und die See. „Aber liebe Genossen“, konnte ich da glücklicherweise sagen, „seht euer Kontrollboot hier neben uns. Fünfmal so schwer wie die SHANTY hat auch nur 10mm dicke Kettenglieder und wir, wir wollen auf See ja gar nicht ankern. Das ist doch verboten. Wir kommen gleich wieder zurück von einem kleinen Törn auf die Reede, dann könnt ihr beim Einklarieren alles nochmals überprüfen.“

## DIE HOHE WETTFAHRTLEITUNG KENNT UNS

Die SHANTY war 1974 DDR-Meister ihrer Klasse im Seesegeln geworden. Die Bürosegler des Wettfahrtausschusses meinten aber nicht jeder von dieser neuen SHANTY-Crew sei meisterlich. Es gab nur 4 Medaillen. Die restlichen Hands erhielten Teilnahmeurkunden. Nun hatten alle aber schon erzählt – die neuen Meister sind wir, besonders die, die weit auf dem Land zu Haus waren. Nun – mit solch einem lumpigen Papier konnte man ja gar nicht an den heimatlichen Stammtisch zurückkehren, ohne so ein rundes, goldiges Ding. Was tun? Es wurde ohne Genehmigung und Absprache ausgeliehen. Hänchen, der seinen Taler achtlos auf dem Tisch gelassen hatte um zu tanzen, mußte erst einmal ohne ihn nach Hause. Natürlich hat er später – nach dem Dorfstammtisch – alles vom ehrlichen Finder zurückerhalten, nachdem Urkunde und Metall den staunenden Landwirten vorgezeigt und die Werbeaufgaben für den Segelsport auf dem Lande erfüllt wurden.

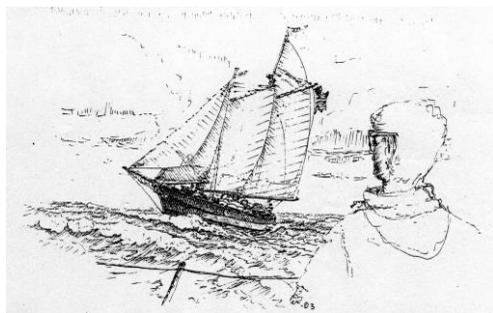
## OPERATION SAIL – DANZIG

Eine ganz tolle Reise, hinein in die Welt der alten Windjammer, Küstensegler und Schulschiffe, in eine wiederbelebte, tot geglaubte Segelschiffsära. Es begann harmlos, kleiner Umweg vor Bornholm entlang an Polens schöner Küste mit über 100m hohen Sanddünen. Bei Wladislawowo – wir nannten den Hafen „Hundegebell“ – aber zog ein mächtiges Unwetter auf, gleichzeitig donnerte es von vorn – eine Seekriegsübung. Segeln ist in solch einer Situation sogar schlechter als Arbeiten. Wir refften und schlichen unter die Küste, Kreuzen war angesagt. Seekrankheit, Müdigkeit – „bei-Muttern-zu-Haus-ist-es-jetzt-schön“-Stimmung kam auf. Gelbe Tonnen erhöhten die Bedenken. Nach fast zwei Wachen landeten wir vor Gdynia. Dort war für uns kein Platz, alles voll und die Leute mit der schwachen Mark erhalten ja sowieso nur die hinteren Plätze. Es war schwer, wieder hinaus in Wind, Nässe und Finsternis nach Danzig. Später erzählte man uns, daß Klaus Ring mit seiner LIKEDDELER gesunken ist. Klaus war ein toller Segler, Studienkollege und Berliner. Nur



einige Kajütteile schwemmte die See nach Tagen auf den Strand der Nehrung bei Hel. Relativ gut kam unsere SHANTY davon. Wir räumten den zu Müll gesegelten Proviant und die zerbrochene Ausrüstung in Danzig von Bord und nähten die Segel nach. Gut lagen wir am Kai

neben dem Krantor auf der Motlawa. Direkt unter einer Bar. Danzig, schon wieder dreiviertel aufgebaut beeindruckte uns gewaltig. An den Fassaden wurden deutsche Inschriften auch wieder restauriert und so erhalten. Die alte Hansestadt wärmte uns das Herz und unsere polnischen Sportfreunde waren gute Gastgeber. Die Sail aber tobte in Gdynia, dahin ging es mit der S-Bahn. Fast alle alten Großsegler waren von deutschen Werften gebaut und gut von den Russen, Polen und Skandinaviern gepflegt. Es war ein Traum, ein maritimes Volksfest für einen so isoliert gehaltenen Ossi. Zurück in Danzig, hinein in die Bar vorm Schiff. Etwas Seemannskneipe mit Striptease hinter einer Mattscheibe. Am Nachbartisch Kopernikus, genau so polnisch sah er aus. Wir kamen ins Gespräch, ein Gesichtschirurg, Fratzenschneider – wie er selber meinte – aus Berlin. Seine Ketsch lag fast neben der SHANTY. Ein Wunderschiff für uns. Selbst nach Haus konnten wir telefonieren. Sie füllten uns ab, mit Wein, Bier, Schnaps und leichten Drogen und hatten ihren Spaß an uns. Alle Warnungen schlugen meine Hands in den Wind, morgen war



Weststurm angesagt und wir mußten zurück. Auf allen Vieren, ohne Schuhe wie Napoleon aus Rußland landeten sie an Bord. Peter wurde von zwei polnischen Polizisten an Bord „geleitet“, die sich dann sehr genau seine Papiere, die er glücklicherweise an Bord gelassen hatte, ansahen. Am Morgen wirkte die Crew annähernd seefähig. Es ging hinaus auf die Danziger Bucht. Mit halbem Wind nach Hel. Es machte uns Spaß. Der Nachbau der AMERICA – Urtyp der großen Rennjachten – überholte uns mit mindestens 3 kn mehr. Das Schiff war ein Traum, ganz neu gebaut. Die Crew aber drehte uns in Danzig den Rücken zu. Keinen Schritt an Deck, solche Blödmänner kannten wir bis dahin überhaupt noch nicht. Ab Hel ging es nach Nordwest. Daher kam auch der Wind und er wurde mehr, viel mehr. SHANTY – gut gerefft vertrug den Seegang gut – lang genug auseinander waren sie, die Wasserberge, um auf- und abzusteißen. AMERICA kam näher. Die „Blödmänner“ konnten nicht Kreuzen. Noch ein Schlag und die oll SHANTY übernahm die Führung. Das war den Yankees zuviel. Die Lappen rutschten nach unten und die Maschine, die hatten sie natürlich im Gegensatz zum Vorbild, übernahm den Vortrieb. Wir aber hatten nun ganz andere Sorgen. Uwe „Broiler“ wollte über



Bord, nichts war mehr gut am Leben. Andere Leute, die sich mühsam beherrschten, konnten nicht mehr in den Mief unter Deck zur Baby-Broilerpflege. Nur Wadyslawowo – Hundegebell – konnte uns retten. Dort halfen uns

Fischer an einen guten Liegeplatz. „Aber Männer, ihr sprecht ja Deutsch wie wir – was seid ihr für Leute?“ Sie lachten herzlich und meinten: „Pommern“ haben polnische und deutsche Vorfahren,

mußten bei den Nazis stramm deutsch fischen und machen es nun auf polnisch. Jungs – Ihr hättet auch in die Politik gehen können!

## ETWAS GLÜCK ZUM SCHLUß

Es war wieder einmal ein schweres Rennen, große Seewettfahrt Ostseewoche – mit Ostseewochen-Sturmweather, diesmal viel Wind von vorn. Rund Bornholm zwei Nächte, wenig Schlaf, d.h. Peter und ich haben fünf Stunden völlig besinnungslos gelegen. Backbordwache hat uns eine Stunde länger schlafen lassen, wollten wohl selbst die Ziellinie erreichen., aber es sind noch acht Meilen. Wir sind also relativ frisch. Das Spiel mit den Schoten beginnt, natürlich machen wir alles neu, werden auch wirklich schneller. Klaus am Sumlog jubelt auf – aber laufend schralt der Wind und das diesige Wetter wird richtiger Nebel. Im Dunst voraus ein Segel. Recht schnell erreichen wir den Konkurrenten, aber es ist gar kein Klassenbruder, ein Riese, die VIKING Klasse 1. Ein Mann am Rad – Nachtruhe. Das Jagdfieber kommt auf. Da ist noch einer voraus. Auch der hat zu dichte Schoten für den neuen raumen Wind. Er bleibt zurück, der nächste merkt etwas und ist schwer zu holen. Wir dürfen sie nicht wecken, Abstand halten – hol noch einen sagt Peter zu mir. – Er kommt auch in Sicht, aber die EIBA ist nicht mehr zu holen. Ein anderes bleibt noch achteraus. Die EIBA hat den 1. Platz, SHANTY ist wieder einmal Zweiter.

## **WICHTIGE VEREINSADRESSEN**

**Akademischer Segler-Verein zu**

**Rostock**

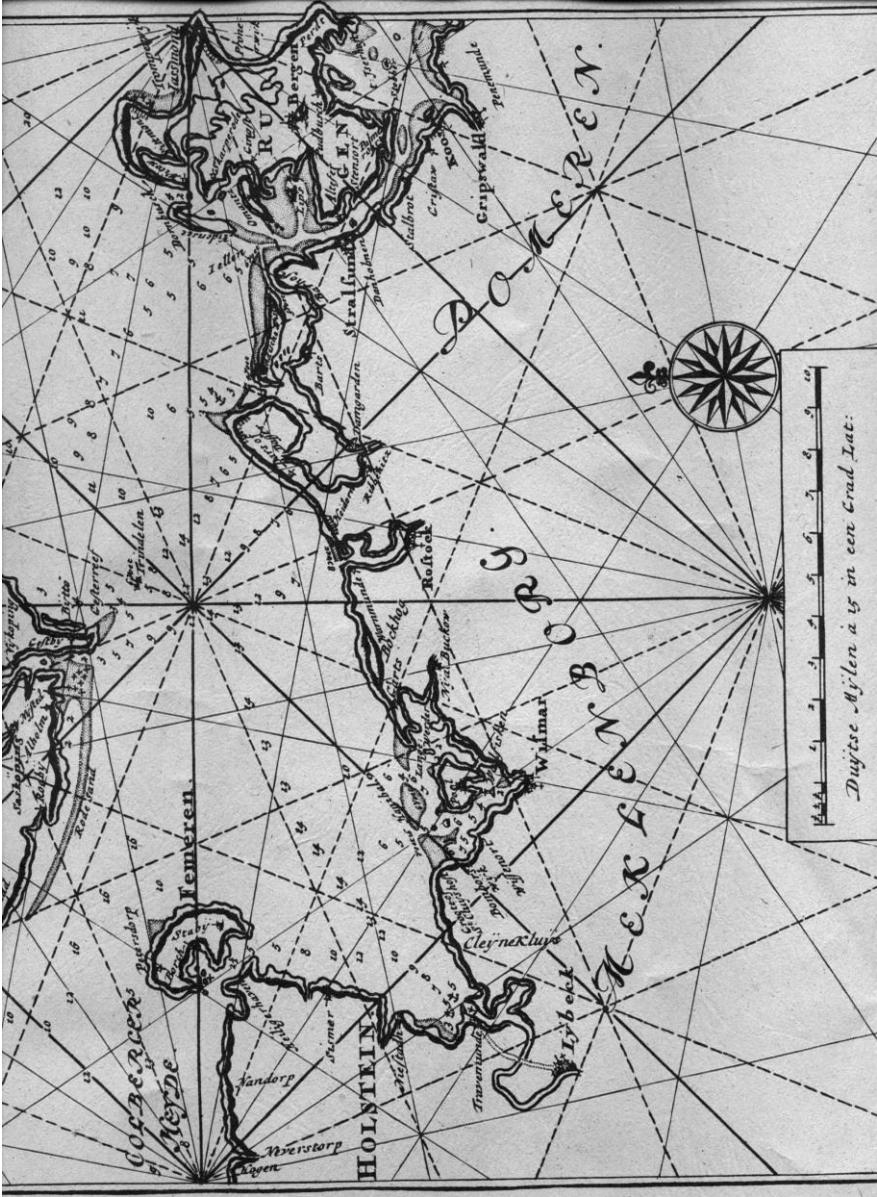
Uferpromenade 1

18147 Rostock

Tel: 0381/683495

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

Herausgeber: Akademischer Segler-Verein zu Rostock  
Redaktion: Dirk Schietke



unser Heimat-Segelrevier auf einer Seekarte von 1695