

JAHRESHEFT 2004



ASV ZU ROSTOCK

YACHTSERVICE

POHL

www.yachtpohl.de



Tel. 0381-4 59 08 15

Am Strande 6 • 18055 Rostock

Liebe Sportfreunde und ASVer,

der Mond, der das Datum des Osterfestes und damit den Zeitpunkt des „Herrentagstörns“ regiert, beschert uns in diesem Jahr einen frühen Saisonstart, so daß wir schon im März voll mit der Saisonvorbereitung beschäftigt sind. Trotzdem soll uns das vorliegende Jahresheft 2004 noch einmal die Höhen und Tiefen des letzten Jahres vor Augen führen.

Wo standen wir vor einem Jahr, im März 2004? Rostock war gerade als „Seglerhafen von Leipzig“ in den internationalen olympischen Ring gestiegen und durfte sich nun mit

Paris, London und New York messen. Die Rostocker Segler träumten daher bereits vom großen Sport 2012, zumindest machten sie sich ihre Gedanken, wie man die Bewerbung möglichst nachhaltig für den Segelstandort Rostock nutzen könnte. Das Ende der Hoffnungen fand bereits – wie allen bekannt ist – kurz nach Saisonbeginn statt. Was ist geblieben?

Die Segelvereine aus Rostock haben einen engeren Draht zueinander gefunden. Die „IG“ ist zu einem festen Gremium geworden, in dem zentral größere Projekte abgesprochen werden, die sich nur gemeinsam lösen lassen. Der Stadttrainer, finanziert von Stadt, Olymp-Club und beteiligten Vereinen ist ein gutes Beispiel, wenn auch unser Verein aufgrund der Trainingssituation in Gemeinschaft mit dem MYCR nicht direkt daran beteiligt ist. Die Verbesserung der Liegeplatzsituation im Bereich „Seglerhafen Gehlsdorf Süd“, womit der, von fünf Vereinen genutzte, Uferstreifen an der südlichen Uferpromenade gemeint ist, wird als Projekt ebenfalls weiterverfolgt und betrifft unsere Liegeplätze in direkter Form. Wenn auch die Ausführung und Finanzierung mit Sicherheit nicht auf „olympischen Niveau“ stattfinden wird, so sollten doch die zur Hansestadt geknüpften Kontakte genutzt werden, um den leidigen Überschuß an Mudde

umzusiedeln. Das würde auch uns ein wichtiges Plus an nutzbaren Liegeplätzen bringen.

Trotz gescheiterter Olympiabewerbung wurde natürlich viel unter dem Stander des ASVzR gesegelt. Die folgenden Artikel berichten von Regattaerfolgen und Mißerfolgen und erzählen von Abenteuern aller Art auf See und an Land, die uns dazu verleiten, unser manchmal mühsames Hobby nicht an den Nagel zu hängen.

Zum ersten Mal haben die Redaktion des Jahreshaftes und der Vorstand auch einmal versucht, alle Regattaanstrengungen der Vereinsmitglieder zusammenzutragen, damit sich der Leser ein Bild aller sportlichen Aktivitäten ausmalen kann. Zum Schluß möchte ich im Namen des Vorstandes der Redaktion für die gelungene Gestaltung dieses Jahreshaftes und allen Autoren für ihre Beiträge unseren herzlichen Dank aussprechen.


Euer scheidender Vorsitzender wünscht Euch bei der Lektüre viele gute Erinnerungen an das Segeljahr 2004 und eine schöne und erfolgreiche Saison 2005!

Rostock, im März 2005

Christian Gocke

Inhalt

Hochzeit auf Dänisch oder Frühnebel am Nachmittag	5
Herrentagstour nach Klintholm Havn	12
WSC 75	26
Rund Tåsinge	29
Fotogalerie	34
Die 13. Yacht	42
Einmal Karibik und zurück	46
Veteranenregatta 2004	48
XY1965	51
Regattaergebnisse 2004	55
XY1965 auf Charter	57
Das Jahr 2004 auf der SY UNIVERSITAS	59
Jahresbericht der Jugendgruppe	73
Mit der SHANTY „Rund Rügen“	83
Ist die Mecklenburger Bucht ein gefährliches Gewässer?	91
Beiträge und Gebühren des ASV zu Rostock	95
Wichtige Vereinsadressen	97



Ihr ganz persönlicher Ausrüster

Industrie- und Yachtausrüstung

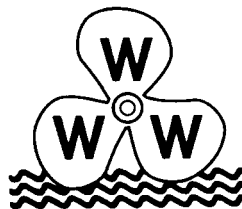
Industrie- und Yachtausrüstung · Inhaber: Reiner Treulieb

- Bootsbeschläge
- Segel
- Masten
- Farben
- Bekleidung
- Taklerei
- Drahtseile
- Tauwerk
- Planen
- Zurrgurte
- Ketten

Stadthafen Rostock · Am Strande 2
Telefon (03 81) 4 92 21 70 · Telefax (03 81) 4 59 04 03

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



HOCHZEIT AUF DÄNISCH oder **FRÜHNEBEL AM NACHMITTAG**

Der diesjährige Sommertörn der SHANTY sollte uns eigentlich nach Bornholm, zu den Erbseninseln und nach Südschweden führen. Ein Crewtausch sollte die Törndauer strecken. Passend dazu wurde ich von Mikael zu seiner Hochzeit mit Gry nach Kopenhagen eingeladen. Soweit so gut, aber wie das immer ist, Sören mußte seine Habilitation verteidigen, Christoph Diplomarbeit schreiben, Volker und Monika bekamen keinen Urlaub, Stephan wurde vom Arbeitsamt nicht weggelassen, die beiden Medizinermädel waren in der Weltgeschichte verstreut. Also blieben nur Niels, Michael und ich. Meine 2 Wochen Urlaub wurden dann noch um eine Woche verschoben und auf eine Woche und 2 Tage gekürzt. Somit wurde nur noch das Minimalziel, der Besuch der Hochzeit von Michael und Gry, angepeilt.

Freiberufler Michael mußte aber seinen Auftrag noch fertig bekommen bevor er los durfte. Also kamen wir erst am Mittwoch Abend um 22.00 Uhr los. Unter Fock und Groß ging es gen Norden. Ich ging die erste Wache, ab 4.00Uhr übernahm Michael. Als ich um mich um 8 Uhr wieder aus dem Schlafsack pellte war der Wind weg. Aber der Hochzeitstermin stand, also Fock weg und Motor an. Das Spielchen mit der Dieselfock und der Genua ging je nach Wind ein paar Mal hin und her. Nebenbei bastelte ich unseren neuen Großschotblock und die neue Großschot an. Um 16.20 legten wir dann in Klintholm und verträdelten den Rest des Tages.

Am 23. sollte es früh losgehen. Der Wetterbericht erzählte von umlaufenden Winden 2..3, später etwas auffrischend. Dazu sollte es Frühnebel geben und diesig sein. Den Frühnebel sahen

wir ja, er war allerdings schon etwas durchlässig, so daß wir uns bei Flaute unter Maschine aufmachten. Møns Klint hatte ich ja schon häufiger gesehen, aber diese Morgenstimmung war irgendwie schön, der Fuß der Kreidefelsen und die Gipfel lagen im Nebel und der Streifen dazwischen leuchtete in der Morgensonne.

Nach dem Passieren von Møns Klint hieß es genau Nordkurs. Der Nebel wurde wieder dichter. Aber auf unserem Kurs lagen keinen Untiefen, viel befahrene Fahrwasser oder ähnliches und nach 36 Meilen würden wir auf Amager treffen. Aber bis dahin würde sich der Frühnebel ja gelegt haben.

Also motorten wir in der Flaute durch unsere kleine Welt von ca. 3 Kabellängen Radius, die zweimal von anderen Yachten mit uns geteilt wurde. Um 14.15 Uhr hüllte uns der „Früh“-Nebel immer noch ein und wir erreichten die 10-m-Tiefenlinie. Das GPS zeigte seit 3 Stunden „searching“ an. Laut Karte verlief die 10-m-Linie ziemlich genau in 45° und in ihrer Verlängerung in 45° lag ein sichtbares Wrack mit 2 Tonnen und das Fahrwassertonnenpaar 16 und 17. Und sollten wir diese verfehlen würden wir auf die 5-m-Tiefenlinie vor Peperholm und Salholm treffen und könnten uns daran nordwärts hangeln. Um uns herum tutete es kräftig und wir tuteten mit. Nachdem wir einen Frachter passiert hatten sichteten wir eine rote Fahrwassertonne, die Tonne 14. An ihrer Wirbelschleppe war zu erkennen, daß wir ca. 2 sm/h mitlaufenden Strom hatten. Wir hangelten uns an den etwa in Meilenabstand liegenden Tonnen entlang bis zur Tonne 2, dort schwenkten wir in Richtung Westen auf Kopenhagen zu. Und bei Tonne 1 riß endlich der Nebel auf. Der Motor ging aus, die Positionslichter auch und unter Segel und Sonnenschein liefen wir in Kopenhagen ein.

Um 17.35 Uhr legten wir im Langelinieyachthafen an. Der Abend wurde mit Rostocker Pils in Nyhavn und einem kleinen

Stadtbummel verbracht. Der Pfandflaschenservice in Nyhavn hat sich seit unserem letzten Besuch geändert. Damals sammelte ein dänischer Penner die Pfandflaschen ein. Jetzt ist das Geschäft fest in asiatischer (vietnamesischer?) Hand. Als Michael Mangels eines Öffners das Bier mit einem Schlüsselbund öffnen wollte, sprang sofort ein Vietnameser im Laufschrift heran, entriß uns die Flaschen, öffnete sie und reichte uns mit einem Lächeln die geöffneten Bierflaschen. Ein schlechtes Geschäft für ihn, denn mit unseren deutschen Pfandflaschen kann er in Dänemark nichts anfangen. Bei den dänischen Getränkebehältnissen (Bier in Plastikflaschen!?) funktionierte das so: ist eine Buddel geleert, wird sie am gestreckten Arm wie ein Eisenbahnsignal waagrecht nach vorn gehalten. Der Vietnameser, der seinen „Postenbereich“ mit Adleraugen überwacht springt sofort los und verstaut die Flasche in seinen Plastikflaschenlager.

Am nächsten Vormittag zogen wir alle drei einzeln durch Kopenhagen, hatten uns aber für 13 Uhr verabredet, damit wir pünktlich zur Trauung in der Kirche sind. Der Hafenmeister hatte mir aus dem Internet eine Wegbeschreibung ausgedruckt. Michael kam zur verabredeten Zeit, nur Niels ließ auf sich warten. Irgendwann kam er im gestreckten Galopp angerannt. Er hatte sich am anderen Ende der Stadt eins von den gegen 20 Kronen Pfand auszuleihenden Fahrrädern geholt und das hatten ihm irgendwelche Pakistanis oder ähnliche Landsleute vor einem Laden „geklaut“ um die 20 Kronen Pfand zu bekommen. Also war Eile geboten. Bei der Wendeschleife, wo die Busse tonnenweise Touristen bei der kleinen Meerjungfrau abkippen, konnten wir mit Mühe ein Taxi ergattern, das uns zur Kirche fuhr. Mikael und Gry schienen artig gewesen zu sein oder einen guten Draht in den Himmel zu haben (beide sind Katholiken), die Wolken verzogen sich und ließen die Sonne

durch. Ein paar der Hochzeitsgäste kannte ich, Mikael's Bruder und ein paar Freunde aus seiner wilden Hamburger Zeit.

Als nicht ganz so nahe Verwandte/Bekannte plazierten wir uns auf den hinteren Bänken in der Kirche. Bis auf ein Lied war alles in Dänisch, also konnten wir nur mehr oder weniger dumm umhergucken. Nur Niels versuchte mit Hilfe des Gesangsbuches die dänischen Lieder mitzusingen. Bei den starken Unterschieden der dänischen Schrift- und Lautsprache für einen nicht des Dänischen Mächtigen eher ein Störversuch der Trauung, der aber zum Glück von der dänischen Mehrheit akustisch überstimmt wurde.

Nach der Trauung wurde dem glücklichen Brautpaar gratuliert, die Geschenke überreicht und dann die ganze Gesellschaft fotografiert. Anschließend wurde wir auf die Autos anderer Hochzeitsgäste verteilt und es ging nach Kikhavn bei Hundested, wo die Party steigen sollte.

Nach dem Sektempfang und vor der Feier machten wir noch einen Spaziergang an den Strand des Kattegats. Michael, unser „nebenamtlicher“ Spanier nutzte die Gesellschaft von Marta, einer in Hamburg lebenden Spanierin, allerdings nicht zur Vertiefung seiner Sprachkenntnisse sondern schnackte nur über günstige Flugmöglichkeiten von Deutschland nach Spanien. Nachmittags spielte er noch mit den dänischen Kindern Fußball. Dabei konnte er folgende Lehre ziehen: Hab als Torwart nie ein Weinglas dabei, auch kein leeres!

Die Tischbelegung hatten Mikael und Gry ganz gut hinbekommen, jeder hatte mindestens eine Person in der Nähe, die seine Sprache sprach. Bei der Feier wurde viel Text vorgetragen, was für den nichtdänischsprechenden Teil der Gäste weniger interessant war. Kulinarisch war die Feier nicht so aufwendig wie in Deutschland üblich ausgestattet, aber trotzdem gut und völlig ausreichend. Der kulturelle Höhepunkt war Gry, als sie unter Begleitung ihrer drei Brüder (Klavier

und Background-
gesang) „Say a
little prayer for
me“ vortrug. Da
konnten sich die
Teilnehmer
diverser Casting-
shows im
deutschen Fern-
sehen ein Beispiel
nehmen.

Besonders ange-
nehm an der Party
war, das es keine



Gratulation beim Brautpaar

Abgrenzung zwischen der deutschen Minderheit und der
dänischen Mehrheit gab. Wir führten viele interessante
Gespräche mit Dänen, unter anderem mit Gry's Onkel, einem
frisch pensionierten Offizier der dänischen Armee, sozusagen
der ehemalige direkte Feind vom Genossen Hauptmann
Rickert. Als die sehr gute dreiköpfige Band um Mitternacht
Feierabend machte, wurde Musik aus der Konserve vorgeholt.
Ich verholte mich in die Kojen, als der Morgen schon wieder
dämmerte. Sogar Niels, bei dem sonst um 21 Uhr der Hammer
fällt, hielt auch bis zum Morgen durch.

Am nächsten Tag krochen alle so nach und nach aus ihren
Schlafsäcken. Speziell Michael hatte Probleme, die weiblichen
Wesen die am Tag vorher in schicker Garderobe gewandert
waren mit den nun in Jeans und T-Shirt gekleideten Personen
in Übereinstimmung zu bekommen. Mit anderen Worten,
Marta (die Spanierin) hatte er völlig ignoriert.

Nach der in englisch geführten Konversation zum Frühstück
machte der im Alter des Brautpaares befindlichen Personen-
kreis einen Strandspaziergang. Leider war das Wetter nicht so

schön, so daß wir wegen Regen im „Knud Rasmussen Haus“ Station machten. In dem Haus wohnte eben jener dänischer Polarforscher. Jetzt ist dort ein Museum untergebracht. Wer mal bei schlecht Wetter eine Hafentag in Hundested einlegen muß, kann sich das ruhig mal angucken.

Nachmittags löste sich dann die Gesellschaft so langsam auf. Übriggebliebene Lebensmittel wurden an die abreisende Gäste verteilt, Versprechen über gegenseitige Besuche und Einladungen ausgesprochen. Dann wurden wir von Stig (sprich Sti), einem dänischen Lehrer nach Kopenhagen mitgenommen. Er erzählte, das er als Junge bei einem Händler gejobbt hat und daß er dabei Øve Sprøge beliefert hat, den Osis besser bekannt als Egon Olsen.

Abends war dann Ausschlafen angesagt und am nächsten Morgen ging es um 5.30 Uhr wieder in Richtung Heimat. Die Sonne schien, der Wind wehte schwach aus Südwest und die Jumbojets donnerten über uns hinweg. Wenn der Wind zu schwach wurde tauschten wir Genua und Maschine aus. Der Wind drehte über Süd. Vor der Faksebuchten fingen wir einen Blue Marlin, oder besser gesagt, einen Luftballon der einen Blue Marlin darstellte. Aufgrund dieses Erfolges versuchten wir vor Klintholm die berühmt-berüchtigten riesigen Dorschvorkommen zu verringern. Nach eine Dublette und einem Einzeldorsch gab es einen Hänger am Grund. Und da ich normalerweise mit mehrfach überdimensionierter Sehne angele knackte die Rute gleichzeitig an drei Stellen durch. Also war Schluß mit Angeln. Aber die 3 Dorsche haben bei einem opulenten Mahl vom Grill auf der Mole von Hesnæs vorzüglich gemundet, wo wir um 21.45 Uhr festmachten.

Am Dienstag ging es dann bei 2 bis 3 aus West mit Rauschefahrt in Richtung Rostock. Beim Gedseriff bekamen

wir noch die Gesellschaft von einer Schule Schweinswale. Am Nachmittag machten wir um 15.25 Uhr in Gehlsdorf fest. Ein kurzer Sommertörn, aber war's eine schöne Hochzeitsfeier.

Dirk Schietke

Eine kurze Bemerkung zum Arbeitsschutz

Gegen das am-Mann-Behalten der Bierflasche bei Schleifarbeiten ist prinzipiell nichts zu sagen, jedoch sollte die Bierflasche gegen das Eindringen von Schleifstaub geschützt werden!



HERRENTAGSTOUR NACH KLINTHOLM HAVN

Bernd Lange

Holger Rath

Gast: Leif Grötecke (Mathematik-Student / BUK)

Nach dem Ansegeln blieben von der BOE-Mannschaft nur noch Holger und Bernd für den Herrentagstörn übrig, Tobias sagte kurzfristig per Mail auf Grund dienstlicher Verpflichtungen ab. Daher beschaffte HR am Dienstagmittag für die Restcrew den Proviant in bewährter Manier, nicht ahnend, daß doch ein Esser mehr für vier Tage zu versorgen war. Leif, ein Mathematikstudent auf dem BUK, suchte eine Heuer.

Am Dienstag und Mittwoch gab es für BL noch genug zu tun, um das Schiff wirklich seeklar zu machen, die Mastabdichtung mußte erneuert und die ebenfalls neue Motorschachtabdichtung angepaßt und hierfür eine funktionierende Klemmvorrichtung gebastelt werden. Aber, als die Vereinsparty anläßlich des 20. Stapellaufes der Vierteltonner YELLAND und FENT III am Abend endlich richtig begann, konnte das Werkzeug eingeräumt und das Boot aufgeklart werden.

Das Fest, von Elfriede, Dittmar und der FENT-Crew ausgerichtet, wurde trotz des garstig kühlen und kräftigen NW-Windes ein schöner Auftakt für den Vereinstörn, der ursprünglich nach Omø geplant war, dann während des Festes auf Grund der Wetterlage nach Prestø umdisponiert wurde, doch auch darüber war noch nicht „das letzte Wort gesprochen“. Eigentlich wollte BL gleich nach der Party nachts „in See stechen“ aber weder er noch irgend jemand hatte Lust dazu, sich den „A... abzufrieren“. So kroch die BOE-Mannschaft erst einmal kurz nach Mitternacht in die Kojen.

20.05.2004 (Himmelfahrt)

ASV – Warnemünde – Stubbekøbing

05.00 Uhr Wecken, ☾, WNW 5-6, am Vorstag wird die Fock II vorgeheit und eingerollt.

05.50 Uhr Ablegen vom ASV-Steg gegen den Wind, nur mit dem neuen Mercury-Auenbordmotor, der problemlos seine Arbeit aufnimmt. Es ist recht kalt.

07.00 Uhr Warnemünde – Yachthafen, außen am Bollwerk fest. Es steht ein starker Schwell im Seekanal, die BOE ruckt in den Leinen und läßt uns das Frühstück, von HR liebevoll zubereitet (aufgebackene Brötchen, „Weichei“, Käse, Salami, Honig, Konfitüren, Kaffee, Tee uam.) nicht so recht genießen. Kurzer Landgang, WC, Abfälle entsorgt, Wasserkanister gefllt.

08.30 Uhr Ablegen mit gerefftem Groß und festgelaschter Pinne!!! Das muß ja schief laufen, wir treiben auf die als Wellenbrecher fungierenden Schwimmstege in Lee, können dort Schwung holen. An der Farbe auf Stb ist nichts zu sehen, obwohl unser Neuling nicht gerade ein Könner beim Abhalten war.



auf der BOE wird "sicher" gesegelt!!!

08.45 Uhr passieren Mole mit Groß (1 Reff) und Fock II. Seegang 3 – erträglich, na, mal sehen, was da kommt!

09.00 Uhr HSNS 35,6 sm; 6,5 kn; WNW 6 (manchmal 7); 1022 hPa ; ☾; gute Sicht, laufen Nord mit leichtem Schrick.

10.30 Uhr Funkkontakt mit ZEPHIR in Höhe Warnowwerft. Unser LG hockt mit leerem Magen etwas unglücklich und blaß in Lee. HSNS 26,2 sm; 5,5 kn. Die Sonne scheint, laufen dwars zur See, die neue Mastabdichtung leckt, Polster abgedeckt.

11.40 Uhr Meßmast auf Gedser Rev Stb \perp , 1 kbl

12.00 Uhr Untiefentonne Süd Bb \perp , 1 kbl, KpK 340°

12.20 Uhr Küstenabdeckung erreicht, Welle kleiner, HSNS 17,3 sm; 5,8 – 6,2 kn; BL kocht Mittag.

13.30 Uhr es gibt Mittag – Frikassé mit Reis. Beim Auftischen auf StB-Bug rutscht eine Eßschale weg und besudelt BL's Ölzeug und den Niedergangsbereich. Wie vollgekotzt!!!

Die Idee, das mit Holgers Digitalkamera zu dokumentieren und Leif anzulasten, kam aber erst nach der Reinigungsaktion mit



Leif – die Lebensgeister kehren zurück!!!

Pütz und Salzwasser im Cockpit. Über diese niederträchtige

Unterstellungsabsicht

erwachen LG's

Lebensgeister wieder

und sofort wird er als

Rudergänger abkom-

mandiert. BL hatte

noch bis 14.30 Uhr

mit der Beseitigung

der glitschigen

Schweinerie zu tun.

Zum Trost gibt es

Mandarinenkompott

mit Rum-Schuß und

einen kräftigen

Schluck „Mümmel-

mann“. 15.30 Hesnæs

Bb \perp , ca. 1,3 sm.

Herrliches Segeln, glattes Wasser, Sonne und einen Speed von durchschnittlich 6 kn. Kurz vor dem Grønsund-Fahrwasser gibt es Tee und den spendierten Topfkuchen von Inge, dafür Fock weggedreht um die Schräglage erträglicher zu machen. Auch LG nimmt wieder Nahrung zu sich.

16.15 Uhr beginnt die Kreuz im Fahrwasserbereich, die Tonnen stehen ziemlich schräg im auslaufenden Strom. Länge der Kreuzschläge nach Karte und 2 GPS, für den aktuellen Standort wurde das Hand-GPS von Tobias wieder reaktiviert. An den Tonnen konnte man kaum einen Fortschritt sehen, um nicht drauf zu treiben, mußten wir entsprechend vorhalten oder abfallen. Es machte keinen Spaß, also 16.45 Uhr Motor an und direkt gegen den Strom und Wind. Bei Vollgas Fahrt über Grund nur ca. 2 kn, also mindestens 2,5 kn Strom. Handy-Anruf von GYPSY (Eckhard Breddin) – die ASV-Flotte, 10 Boote, laufen Hesnæs zur Übernachtung an.

18.45 Uhr Stubbekøbing, im Yachthafen am Nordsteg in einer Riesenbox fest. Endlich Bier und ein reichhaltiges Abendessen. Landanschluß – Batterie II hat nur noch 8 Volt!. Hafenmeister: 90 DKr = 13 EUR.

Stadtrundgang. Sandskulpturen-Wettbewerb am Hafengelände, 3 Skulpturen sind schon fertig, ein großer Zopfkopf mit Kind, ein Pavian mit Käsesegment als Kopfbedeckung und ein Frosch mit Armbanduhr – beeindruckend!

Beim Rotwein klingt der Tag aus und gegen 23.00 Uhr kriechen wir in die Kojen.



Die BOE im Hafen von Stubbekøbing

21.05.2004 Stubbekøbing – Klintholm Havn

06.00 Uhr nach ruhiger Nacht mit „Orgelmusik“ zum Duschen. Diese sind schon etwas betagt und schlecht regelbar – aber, wir sind sauber. Strahlender Sonnenschein bei WNW 7, wie kommen wir dagegen im Prestø-Fahrwasser an? Hier im Grønsund hat man ja genug Platz zum Kreuzen, aber dort nicht. Also Handy-Rundspruch!

Zuerst Peter Littwin – MOONLIGHT blieb in Warnemünde. RASMUS (Sven) mit den anderen ASV-Booten – machen Beratung. Beschluß: Alle nach Klintholm!!!

08.45 Uhr Frühstück von Holger mit leckerem Rührei und „Mümmelmann“ zur Verdauung.

09.30 Uhr Ablegen, der Wind steht fast quer auf unsere Bb-Seite, also Leinenmanöver mit unseren langen Achterleinen. In

den Boxen gedreht, es klappt bestens, der engl. Lord neben uns ist zufrieden.

Mit Motor gegenan zum Sund-Fahrwasser. Er schafft es, und noch nicht einmal bei Vollgas – als hätten wir Prestø wohl doch erreicht.

09.35 Uhr Fock und Groß (1 Reff), die „Post geht ab“ mit Wind und Strom, über Grund mehr als 7 kn!!!

An Harbolle Pynt kommt BL die Idee, den ASV'ern aus Hesnæs den Weg abzuschneiden und direkt an der Küste entlang das Møns-Dyb zu erreichen, laut Karte müßte das gehen. Groß und Fock geborgen und vor Topp und Takel mit langsamer Fahrt nach GPS.

10.25 Uhr ein dänisches Grundstück „gekauft“, den 100 m neben uns fast an Land verankerten Ball hätten wir wohl von der Uferseite aus ansteuern müssen und ebenfalls fast am Ufer steht eine Spiere, dann kommen Reusen zur Orientierung. Na, beim nächsten Mal suchen wir die Passage, heute ist zuviel Wind.

Mit Motor wieder zurück zum Fahrwasser und nun doch den langen Weg. Der „Grunderwerb“ wird mit einem „Mümmelmann“ begossen. HR telefoniert mit HEIN MÜCK, die auf dem Rückweg nach Greifswald ist.

10.40 Uhr: 54° 50,52 / 12° 10,48; Halse; KpK 105°; 5,2 kn

10.55 Uhr KpK 30°, wir wollen wieder Landschutz erreichen; 6 kn. Anruf von Inge aus Wien, dort ist es sehr heiß, sie sitzt mit Sigrid auf einem Berg über der Stadt und ist glücklich. Wir auch beim Genuß von Bier und Schokolade. LG am Ruder mit Segelhandschuhen, die Pralinen werden ihm mundgerecht zugereicht, irgendwie hat man den Eindruck, daß wir ihn verwöhnen. Aber „Widerreden“ sind wohl seine Spezialität, er ist von seinen Qualitäten überzeugt, obwohl das Echo plötzlich wieder Flachwasser anzeigt, hat er den Kurs eingehalten und nicht angeluvt – meint er jedenfalls!

Das Segeln macht richtig Spaß. Kurz vor dem Hafen Fock weggerollt, den Motor gestartet. Mit Groß bis vor das Hafenmeisterkontor, Aufschießer, Groß weg und langsam gegen den stürmischen Wind in die Nordwestecke der Marina. Die JUCALINE ist schon da.

13.00 Uhr am Steg fest. 15 Minuten nach uns kommt die SHANTY. Wenig später gibt es das von BL auf See vorbereitete Mittag: Gulasch, Salzkartoffeln, Gürkchen, Himbeeren mit Rum und Rotwein. Dabei beobachten wir im Sonnenschein die ankommenden ASV'er mit dem üblichen Willkommens-Flax.

Den Abwasch lassen wir stehen und brechen zu den Kreidefelsen auf. Daraus wird ein mehr als 20 km langer Fußmarsch ohne nennenswerte Pausen. Beeindruckend der Blick über die Insel, der Fasanenreichtum und die Uferwanderung unter den bedrohlich aufragenden Kreidewänden. Beschwerlich der Wiederaufstieg über ca. 500 Holzstufen, die Zahlen waren von Zählwütigen auf die entsprechenden Stufen geschrieben.



unter den Kreidefelsen von Møn

19.30 Uhr ziemlich erschöpft und ausgelaugt (im Windschutz war es recht warm) wieder an Bord – sofort ein Bier! Die Grillverhältnisse sind wie schon oft zum Abgewöhnen, ein starker kalter Wind und keinen Schutz. Trotzdem gibt es wieder ein paar harte Typen. Unser Grillgut kommt in die Pfanne!

20.15 Uhr Abendessen – leckere Rippchen, bunter Reissalat, Bier – es schmeckt vorzüglich. Trotzdem werden wir nach dem kurzen Aufenthalt am Vereinsgrillplatz nicht wieder warm. Dem helfen wir mit 2 Saunagängen ab. LG bringt seine DKr zur Hafenmeisterin – 112 DKr.

Frank H. kommt zum Aufwärmen an Bord, wir machen es uns gemütlich mit vielen Kerzen, Rotwein, Schokolade, Snacks und Songs von Barbara Streisand.

23.00 Uhr mischen wir uns draußen unter das nun doch schon geschrumpfte Häuflein der Kälteresistenten und lassen in Holzis und Elmars Gruppe die Rotweinflasche kreisen.

12 ASV-Boote sind im Hafen: UNIVERSITAS, UNI II, SHANTY, RASMUS, ZEPHIR, BOE, GYPSY, ZENIT, LOFOCL, RAFIKI, RIJO, JUCALINE.

00.15 Uhr krauchen wir in die Koje, wieder gibt es etliche Weiteraushaltende.

22.05.2004 Klintholm Havn – Gedser

06.00 Uhr beim „Bier-Wegbringen“ begrüßt uns ein wolkenloser „Strahlhimmel“, aber immer noch ein kalter Wind, W 4-5.

08.00 Uhr erneut aufgewacht und die Mannschaft mit Barbara Streisand geweckt. Wie gewohnt bereitet Holger ein reichhaltiges Frühstück. Leif gefällt das, wir leisten durch Beispiel hoffentlich doch etwas Erziehungsarbeit. Holger wird zum Geburtstagsfrühstücken auf der „LADY S“ eingeladen und findet nicht zurück.

10.00 Uhr klopft BL dort an. Wir sind ziemlich die letzten ASV'er.

10.30 abgelegt, am Pfahl hängend Groß gesetzt und mit Segel aus den Hafen. 2 Wenden im Molenbereich der Hafeneinfahrt. GEDS 30,1 sm; KpK 216°; 4 kn; Laufen hoch am Wind auf Bb-Bug. LG muß „rudern“ und erhält von HR für jeden Fehler

Schelte, aber stets hat er etwas gegenzuhalten. BL beendet diesen Erziehungs- und Ausbildungsversuch.

11.00 Uhr – es gibt das „11.00 Uhr-Bier“!

14.45 Uhr: $54^\circ 43,57 / 12^\circ 03,72$ noch 11,6 sm bis GEDS. Wir laufen wieder mit Fock und gerefftem Groß auf Bb-Bug. Für das Mittagessen (Roulade, Rotkohl, Spirelli) hatten wir sie kurz eingerollt. Der Wind zeigte sich bis ca. 13.30 Uhr recht launig, mal flau, mal kräftig mit Drehungen bis zu 40° . BL war beim Zubereiten des Rotkohls, als der Wind plötzlich zulegte. Krängung bis zur Scheuerleiste. Um ruhiger zu segeln liefen wir zum Strand bis Reusenhöhe. Kreuzen nun mit 300/175° in Richtung Gedser. Hack! – kurze steile Seen, Spritzwasser, viel Wasser durch Mastdichtung, wir vermuten, daß die Mastkragenplatte auf dem Kajütdach nicht mehr abdichtet (was sich in Rostock später als richtig erweist).

15.00 Uhr Manner versucht über Funk, die ASV'er zu bewegen, nicht nach Nysted zu laufen. Er ist etwa 6 sm vor dem Gedser Leuchtturm und mitten in einem Schauer. Eine Wolkenwalze zieht auf uns zu.

15.30 Uhr BL am Ruder, laufen auf Bb-Bug ca. 1 sm entlang der Küste, KpK ca. 210° , WSW 7...8, in Böen 9. Kurze steile Wellen gischten uns ein, die BOE ist aber noch gut sehr hoch am Wind mit losem Groß zu halten. HR liest am GPS 7,2 ... 8,5 kn ab. Über Odde eine beeindruckende Regenwand, die uns aber verschont.

17.00 Uhr Gedser Odde Stb \perp , 1,5 sm; wenden auf Gedser Odde zu.

17.15 Uhr Wende, voraus das Racon-Feuer.

17.30 Uhr Wende, können den Hafen anliegen. ZEPHIR vor uns schon am Hafen schafft ohne Kreuz das Fahrwasser zum Yachthafen. Wir müssen noch zweimal wenden und kommen dann auch ohne Kreuz durch das sehr kabbelige Fahrwasser, starker ostsetzender Strom.

18.00 Uhr mit Groß 2 Halsen im Hafen, Aufschießer, Groß weg, Fock für kleine Fahrt zurück zur Box nochmals kurz aufgedreht. Viele ASV'er helfen uns beim Anlegen für einen „Anleger“. Einen kleinen Rest in der Mümmelmann-Flasche muß BL für die Heimfahrt retten.

Hainer verteilt ein Lob für das Hafensegelmanöver. Nach uns kommen LOFOCL und RAFIKI. Die UNI II suchte in Hesnæs Schutz, Frank hatte Kinder an Bord.

Abendessen, es orgelt - WSW 9? Manner kommt zu uns an Bord, ihm ist der Kopf seiner Fock abgerissen. Ab 20.30 Uhr gemütlicher Ausklang mit Rotwein, Snacks, CD-Musik und „Windorgel“. Im Hafen werden einige größere Yachten mit hohem Rigg durch den Winddruck ziemlich stark gekrängt.

23.05.2004 Gedser – Rostock

07.45 Uhr nach einer „Bauernnacht“ mit Trommelkonzert kleiner Wellen unter dem Heck und dem Pfeifen in vielen Tonhöhen der Wanten und Fallen rings um uns zum Duschen. In Gedser ist alles noch sauber und ordentlich. Hafengeld: 90 DKr = 13 EUR.

Frühstück mit Spiegelei in bewährter Form von Holger, nun macht sich der 3. Mann doch bemerkbar, es gibt nur 2 Spiegeleier und der Koch wollte verzichten. Aber auch Mangel läßt sich teilen – es sollte der einzige bleiben.

Dirk kommt zu uns an Bord und wird zwei Jahreshefte los.

Da alle Boxen neben uns frei geworden sind, beschließt BL zünftig zu Starten, nur mit Segel, der N 4-5 steht genau auf die Boxenreihe. Die BOE wird wieder an den Leinen gedreht und in Windrichtung an die Pfähle gehängt. Auch ZEPHIR legt unter Segel ab, die lagen aber auf der anderen Stegseite, brauchten sich nur hängen lassen, also „kinderleicht“! Etwas provozierend drehen sie vor unserer Nase eine Runde und bieten uns an, uns mitzunehmen, na, das spornt an!

09.45 Uhr in bewährter Form an den Leinen Schwung holend gegen den Wind mit Groß aus der Box. LG, noch nicht mit Seglerbeinen versehen, stürzt dabei und hätte uns fast die Show verdorben. Aber es klappt! Sofort ist auch die Fock ausgerollt und wir segeln zünftig hinaus auf See. Im Hafenfahrwasser beschleunigt uns der nun mitlaufende Strom auf über 7 kn.

10.00 Uhr steht unser Jollen-Spi, den wir schon im Hafen provokatorisch am Bug angebunden hatten. Das bewegte wohl auch Hainer kurz vor uns seinen Genacker zu setzen, aber die BOE war schneller mit ständig über 6 kn. Hei, war das wieder ein Spaß, da gab es natürlich einen „Mümmelmann“.

10.40 Uhr Anruf von Inge aus Wien, warten auf die Zugabfahrt und möchte gern in Rostock vom Hbf abgeholt werden, also, an uns soll es nicht liegen, langsam schieben wir uns an ZEPHIR vorbei. Wir segeln bei schönstem Sonnenschein, vor uns ist der Kühlturm des Steinkohlekraftwerkes deutlich zu sehen.

11.00 Uhr, das „11.00 Uhr – Bier“ ist fällig. 54° 28,29 / 11° 57,10; KpK 175°; 5,6 kn; WARA 17,6 sm. Viel Schiffsverkehr, aber mit entsprechenden vorausschauenden Kursänderungen finden wir mit unserem Spi immer eine Lücke.

Nach dem Zwangsweg beginnt der „trouble“, mehrere Regenfronten bringen von Dänemark viel Wind mit, ONO 5 ...7. BL übernimmt das Ruder. Innerhalb kurzer Zeit baut sich eine respektable See auf. Einige Wellen lassen uns mit über 10 kn (Anzeige am GPS) surfen, da jauchzt das Seglerherz!

Etwa in Höhe Rostock-Ansteuerung kaum Wind und Drehung auf WNW. Spi weg, Fock ausgebaumt, Groß ausgerefft – Gammel!

SHANTY vor uns setzt den Spi auf Bb-Bug, wir kurze Zeit später ebenfalls. Hin und wieder Regentropfen, dann stetig zunehmender Wind – und der Ritt beginnt erneut. HR am Ruder, wieder mit ständig über 7 kn direkt auf die Hafeneinfahrt zu.

Es gibt die vorbereiteten Schnitten und ab und zu einen „Mümmelmann“. Die UNIVERSITAS, die hinter uns mit ihrem Test-Spi schnell aufkam, hatte wohl auch Probleme, segelte ohne Spi weiter und blieb wieder deutlich zurück. Die BOE hetzte die SHANTY, holte beim Surfen langsam auf, aber es reichte nicht. Unter Spi lief sie auf der Steuerbordseite des Fahrwassers in die Einfahrt und wir unter Spi auf der Bb-Seite ein und zwischen uns die ebenfalls einlaufende Fähre, die SHANTY am Bug und die BOE am Heck derselben.

14.55 Uhr Moleneinfahrt, weiter mit Spi ohne Probleme, aber mit maximalem Press. Im glatten Wasser lief die SHANTY wieder weg, trotz mehrmals 7,3 kn am GPS. Es war wirklich ein toller Ritt die Warnow aufwärts. Am Kabutzenhof den Spi geborgen, wir hätten shiften müssen. Erst hier zieht die UNIVERSITAS an uns vorbei.

15.45 Uhr ohne Motor am Steg fest, mit Drehung in die Box hinein. Nur die SHANTY machte kurz vor uns fest.

Gemütlicher Ausklang. Leif, der Mathematiker, muß die Reisekasse abrechnen – 15 EUR pro Mann und Tag, es war doch gut, einen dritten „Verbraucher“ mitzunehmen.

18.00 Uhr machen die ZENIT und UNI II als Rest der Vereinsarmada am Steg fest, alle ohne Schaden und begeistert! Es war wieder kalt, aber es war einfach auch schön!

Erläuterungen für Nichtsegler, denen es Spaß macht, unser Jahresheft zu lesen:

☉, WNW 5-6,

Der Himmel ist etwa zur Hälfte von Wolken verdeckt und der Wind weht mit 5-6 Beaufort aus Richtung West-Nordwest

- HSNS 35,6 sm; 6,5 kn; Unser GPS zeigt uns eine Entfernung von 35,6 Seemeilen zur Ansteuerungstonne von Hesnæs an und daß die Boe mit einer Geschwindigkeit von 6,5 Knoten (Seemeilen pro Stunde) über Grund läuft
- Untiefentonnen Süd Bb \perp , 1 kbl, KpK 340° Wir passieren eine südöstlich von Gedser liegende Untiefentonnen mit einem Abstand von 1 Kabellänge (also ca. 185 Meter) und segeln einen Kompaßkurs von 340°, bei dieser Windrichtung also „hoch am Wind“
- Hesnæs Bb \perp , ca. 1,3 sm Der Hafen Hesnæs liegt ca. 1,3 Seemeilen entfernt an unserer Backbordseite querab (links von uns in einem Winkel von 90°), Stb \perp ist das Pedant dazu auf unserer Steuerbordseite
- 54° 50,52 / 12° 10,48; Halse; KpK 105°; 5,2 kn Das ist ein Punkt nach nördlicher Breite und östlicher Länge vor der Küste der dänischen Insel Falster. Wir ändern den Kurs, gehen mit dem Heck durch den Wind aus nordwestlicher Richtung und laufen mit 5,2 Knoten und einem Kompaßkurs von 105° in östlicher Richtung weiter, den Wind nun von der

GEDS, WARA

Bb-Seite und auch links von uns die Untiefe im Grønsund-Ausgang.

Abkürzungskode für Ortsangaben in unserem GPS für Fahrwassertonnen vor Gedser bzw. Warnemünde

eine kleine Anmerkung zum Plural des Wortes „Kompaß“

Kompaß, der, ..asses, ..asse (Gerät zur Bestimmung der Himmelsrichtung) *(lat → ital)*. *Zus K 365 ff.:* Kompaßhäuschen usw.

WSC 75

Kurzentschlossen meldete Christoph die SHANTY zur WSC75 am 16. Oktober, der letzten Regatta in diesem Jahr. In der Woche davor organisierte Christoph eine tauchenden Kumpel, der unser Unterwasserschiff von den Pocken befreite, die die SHANTY schon ganz schön langsam machten.

Da um 9 Uhr die Steuermannsbesprechung sein sollte war um 7.30 Uhr Ablegen in Gehlsdorf geplant. Für mich war das nicht das Problem, weil ich schon am Freitag abend anreiste und auf SHANTY schlief, wobei man bei den Temperaturen gut seine Atemluft sehen konnte. Dafür wurde der Sonnenaufgang nicht durch Wolken verdeckt. Niels schaffte es nicht pünktlich und rief an, wir sollten seine Segelsachen aus der Kammer an Bord schaffen, er komme dann nach Warnemünde.

Mit Volker und Christoph ging es dann pünktlich los, wobei aufziehende Bewölkung und gelegentlicher leichter Nieselregen uns nicht so richtig auf den Tag einstimmte.

Wir machten am Alten Strom in einer der Boxen des WSC fest. Da ich noch nicht gefrühstückt hatte, schickte ich Christoph und Volker zur Steuermannsbesprechung und ging zur Stadtbäckerei, erst mal was zwischen die Zähne schieben. Wieder zurück im Hafen stellte sich heraus, daß die Steuermannsbesprechung wegen Arbeitseinsatz beim WSC auf 11.30 verschoben wurde. Volker wurde von einem älteren WSCer angesprochen, die SHANTY liege in der falschen Box. Sie gehöre zwei Boxen weiter, dort habe sie früher immer gelegen.

Da noch genug Zeit war, gingen wir erst zur Buchhandlung am Kirchplatz (Volker hatte eine Dienstreise nach Italien „gewonnen“ und wollte sich noch einen Reiseführer besorgen) und anschließend zur Stadtbäckerei am alten Strom (für mich also das 2. Frühstück).

Niels kam dann per Handy geleitet auch und schleppte gleich einen Kochtopf mit Suppe und ein Blech Pflaumenkuchen an. Danach ging er zu seinem Auto und fuhr damit zum WSC. Tolle Sache, und wir schleppten den Kuchen und den Schnellkochtopf.

Auf der Steuermannsbesprechung wurde das Übliche bekakelt, Känguruhstart war angesagt. Die VENUS sollte zuerst starten, wir eine Minute danach.

Die VENUS-Crew wollt erst gar nicht mitsegeln und wurde von uns zum Start überredet.

Der Start und der erste Schlag war Spinnakerkurs. KALKEI überholte uns bald und zwei andere Hiddensee zogen vor der ersten Wendetonne an uns vorbei, während wir die VENUS hinter uns ließen. Bei darauffolgenden Amwindkurs bei Leichtwind hatte die SHANTY keine Chance, bis auf die UNIVERSITAS waren alle vor uns, und die UNI überholte uns erst nach der Wendetonne vor dem Yachthafen. Niels mußte natürlich kurz vor einer Wende im Seekanal an sein bimmelndes Handy gehen und quatschen, anstatt zu sagen es soll in einer Stunde noch mal zurückgerufen werden. Auf dem Halbwindkursen vor dem Warnemünder Strand kam so allmählich die Sonne vor. Eine halbe Stunde nach

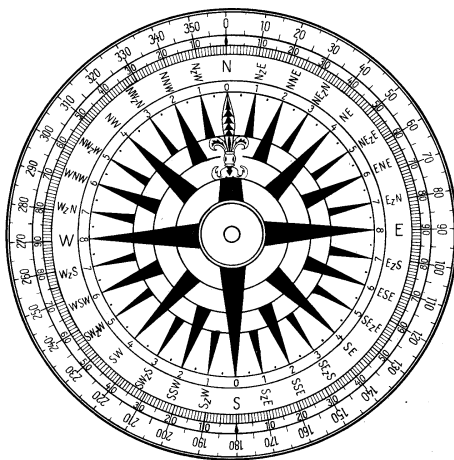


der 1. Schlag unter Spinnaker

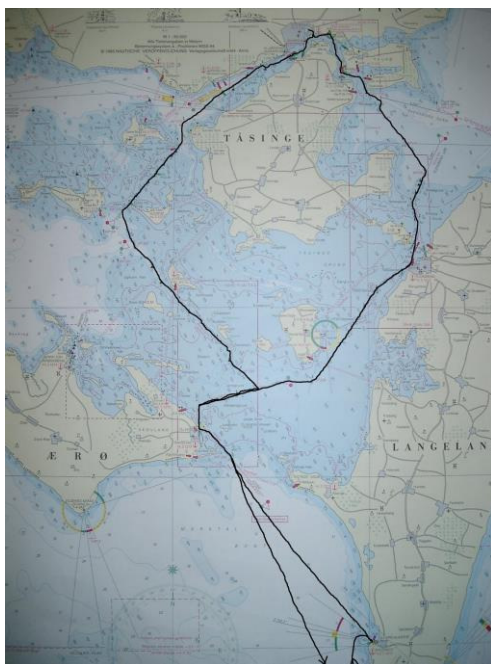
Zieldurchgang des Ersten wurde gezeitet. Christoph war überzeugt, daß wir das nicht geschafft haben, aber beim Zieldurchgang wurden wir „abgetutet“. Es stellte sich dann heraus, daß wir 8 sec vor Ende des Zeitlimits die Ziellinie passiert hatten. Wir legten uns im Alten Strom zur UNI ins Päckchen und genossen die Sonne, Niels's Gemüseintopf und den Pflaumenkuchen, bei dem er den Zucker mit dem Salz verwechselt hatte.

Zur Siegerehrung wurden wir als erste aufgerufen, da wir den 11. und letzten Platz hatten. Damit bewahrten wir die UNIVERSITAS vor dieser Blamage, sie hatten den vorletzten Platz.

Dirk Schietke



Rund Tåsinge als Jahresabschlußtörn der SY Universitas



01.10.2004, 13.00 Uhr: die Einkäufe und die Klamotten von Paul, Micha, Jan und Ulf (beide Turbine) und mir sind im Schiff verstaut und unser Abschlußtörn kann losgehen. Wohin? Tja, mal sehen woher der Wind auf der Ostsee weht.

Schön das er mit 2-3 Bft. aus Ost blies, denn so konnten wir auch mal in die andere Richtung segeln. Bornholm,

Ystad, Kopenhagen und Hiddensee waren ja in den letzten Jahren unsere Ziele. Dieses Mal wollten wir rund Langeland.

Mit T-Shirt unter blauem Himmel und bei strahlendem Sonnenschein zeichneten sich der Kühlturm und einige Küstenteile klar ab, wurden aber immer undeutlicher. Damit stieg die Stimmung an Bord. Alle waren sich einig: Wäre schade gewesen, wenn wir nicht losgefahren wären. Und es sollte noch viel besser werden, denn Paul war mit den Vorbereitungen zu seinem Gulasch schon auf Hochtouren. (Zitat Bordbuch) Auch der Wind nahm zu. Und so glitten wir, wie auf einem fliegenden Teppich, gegen 19.30 Uhr mit 7-8 Knoten an Rödbyhavn vorbei und steuerten auf den



in Svendborg

Leuchtturm an der Südspitze von Langeland zu. Laut Planung sollte Rödbyhavn eigentlich erst gegen 23.00 Uhr quer ab sein und wir im Morgengrauen den Zielhafen Bagenkop erreichen. Aber dem war nicht so.

Gegen 23.00 Uhr liefen wir schon in den Hafen ein und tauschten uns mit der Crew des Nachbarschiffs aus, die ebenso wie wir die letzten schönen Tage des Jahres zum Segeln nutzten.

Ausgeschlafen und mit frischen Brötchen und Spiegelei im Bauch machten wir am nächsten Tag gegen Mittag die Leinen los und nahmen Kurs auf Svendborg. Mittlerweile waren wir von unserem Vorhaben, rund Langeland zu segeln, abgekommen. Das es zum Ende des Jahres aber ein ‚rund‘ geben sollte stand fest. Die Insel Tåsinge schien dafür geeignet. Schon anderthalb Stunden später glitten wir durch das enge Fahrwasser an



Tonne bei Rudkøbing

Marstal vorbei und nahmen Kurs auf Rudkøbing. Trotz Nieselregen und grauem Himmel waren die Temperaturen angenehm. Bei 3 Knoten Strom gegenan fuhren wir unter Motor durch den Siø Sund und fotografierten jede einzelne Tonne, weil teilweise nur noch die Bürste aus dem Wasser lugte. Der Strom ließ sie auf dem Wasser tanzen und versenkte sie gelegentlich. Kurz vor 17.00 Uhr machten wir dann im Svendborger Handelshafen fest. Ich konnte die Jungs leider nicht von einem kleinen Spaziergang durch die Stadt überzeugen. Nach dem üppigen Abendbrot (Nudeln Bolognese) hatte auch ich nicht mehr die rechte Lust dazu. Also legten wir uns in unsere Kojen, rieben uns die Bäuche und unterhielten uns die halbe Nacht. Paul und Jan waren auch noch morgens um halb fünf nicht zum schlafen zu bewegen. In solchen Momenten segne ich denjenigen der einmal Ohrenstöpsel erfunden hat.



Richtung Fehmarn

Am nächsten Tag, dem Tag der Deutschen Einheit, war es schon deutlich kälter als an den beiden Vortagen. Jeder zog an, was die Reisetasche hergab. Um 9.00 Uhr legten wir ab und frühstückten unterwegs, weil wir einen langen

Tag vor uns hatten. Wir wollten abends in Burgtiefe sein und vor uns lagen noch mindestens 60 Meilen zum Teil gegenan. Bei Wind um 3-4 Bft. aus SW fuhren wir unter Motor

nordwestlich um Tåsinge und setzten am Ende der Fahrrinne ‚Højstene Løb‘ die Segel. Um in der engen Rinne Richtung Marstal nicht kreuzen zu müssen, nahmen wir die Fock circa eine Stunde später wieder runter und kreuzten dänisch die Rinne auf. Querab von Marstal setzten wir die Fock wieder und segelten auf die freie Ostsee. Schade das wir uns nicht noch einen Tag länger Zeit nehmen konnten. Dann hätten wir auch in Marstal festgemacht. Aber vielleicht bekommen wir dazu ja Gelegenheit, wenn wir im Herbst 2005 wieder unterwegs sind. Gegen Mittag kam dann sogar wieder die Sonne raus und wir segelten bei sanften 1-2 Bft. aus SW, Richtung Fehmarn Sund Brücke. Am Abend schief der Wind ein und wir fuhren noch drei Stunden lang unter Motor bis wir in Burgtiefe festmachten. Da die Auswahl an freien Liegeplätzen groß, und der Hafen noch viel größer war, dauerte das Anlegen eine Zeit. Wo ist es am dichtesten zu den Toiletten? Natürlich da, wo die Liegeplätze am schmalsten und das Wasser am flachsten ist. Eine Frau auf dem Steg, die darauf wartete unsere Leinen zu übernehmen, wurde immer ungeduldiger bis sie schließlich aufgab und wieder auf ihrem Schiff verschwand. Man konnte es ihr nicht übel nehmen....

In der Nacht zum Sonntag, dem 4. Oktober, orgelte es ganz schön und der Wind ließ auch nicht nach, als wir uns gegen 11.00 Uhr entschlossen abzulegen. Mit einem Reff im Groß und der Fock segelten wir bei



auf der Ostsee

Wind aus SO mit einer Stärke von 5-6 Bft. durch die Mecklenburger Bucht. Vor Heiligendamm trafen wir auf Kuddi's Volvo Ocean Racer die sich ein Matchrace boten. Genauso schnell wie sie aufgetaucht waren, waren sie auch wieder verschwunden



stürmisches Wetter auf der Rücktour

und wir passierten ungefähr eine halbe Stunde nach ihnen die Molenköpfe von Warnemünde. Als wir dann um 18.00 Uhr und nach 203 zurückgelegten Meilen ins Bordbuch „fest ASV“ schrieben, fanden wir, daß es eine außerordentlich gute Idee war, mal in diese Richtung zu segeln.

Wir hatten bis dahin immer gedacht, daß wir für so eine Tour doch mindestens eine Woche

bräuchten. Tatsächlich braucht man aber nur ein verlängertes Wochenende und die SY UNIVERSITAS um die reizvolle und zu dieser Zeit des Jahres einsame Gegend dort zu erkunden.

...Anke

FOTOGALERIE 2004

Ansegeln



Schlauchboot-Taufe







Herrentagstörn



ZEPHIR kämpft mit den Wellen beim Gedser Riff



Einlaufen in Klintholm: ZENIT



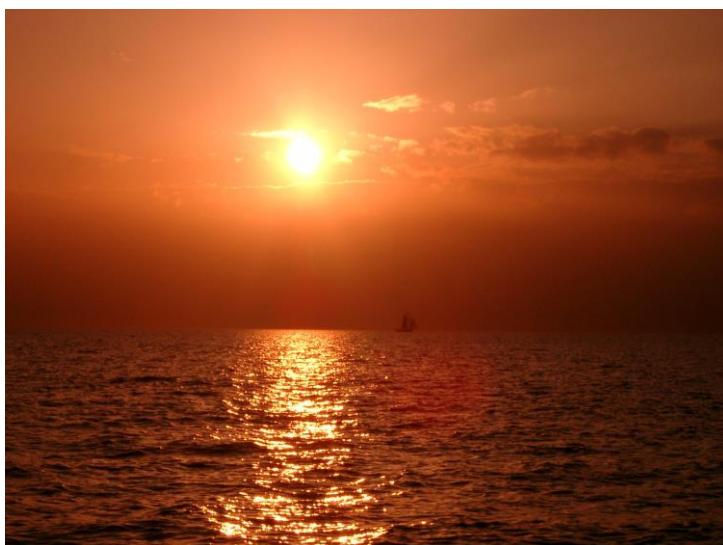
Einlaufen in Klintholm: ZEPHIR



Einlaufen in Klintholm: U 2



Segeln im Oktober unter blauen Himmel



Oktobersonne



Møns Klint in Frühnebel und Morgensonne



WSC 75: SHANTY



Action auf der Warnow



Die 13. Yacht

Es war wieder einmal soweit, der erste große Törn im neuen Jahr stand bevor. Das hieß für uns von der SHANTY-Crew, daß zuerst einmal die wichtigsten Arbeiten am Schiff erledigt werden mußten. Da es nicht allzu wenig war, besuchten Christoph und ich die 20-Jahre-YELLAND-und-FENT-Party nicht ganz stilvoll in Arbeitskleidung. Gegen Abend kam aus dem Chaos an Bord so langsam wieder die SHANTY heraus. Um 21.00 Uhr gab es im Hexenhaus eine Besprechung, welcher Hafen denn nun angelaufen werden sollte. Omø war für den angesagten strammen Nordwest nicht gerade ein Traumziel. Nach längerer Diskussion wurde sich für Præstø am Freitag abend entschieden, wobei die meisten am Donnerstag abend in Hesnæs sein wollten. Kurz nach Mitternacht kam auch Niels eingetrudelt und unsere Crew (Christoph, Niels, Michael und ich) war vollständig. Christina war leider von der U2 abgeworben worden.

Als ich am nächsten Morgen um 6 Uhr an Deck kam, legte die BOE gerade ab. Wir hielten uns auch nicht lange auf, nach dem Waschen und Austragen im Buch legten wir ab. Beim Stauen der Fender bemerkten wir, daß wir die Holzkohle vergessen hatten. Sehr fatal! Also noch einmal zurück und die Holzkohle gebunkert. Frühstück gab es auf der Warnow bei Maschinenfahrt. Der Wind wehte recht frisch um 6 aus West bis Nordwest und an der Mole stand ein gute Grundsee.

Bei Michael, der lange nicht gesegelt ist und bei Niels stellte sich bald ein Unwohlsein ein, wobei schon mal beide nebeneinander mit vereinten Kräften Neptun anbrüllten. Nachdem wir am Gedseriff vorbei waren rief ich Toto an, die in Marielyst Ferienhausurlaub machte und uns besuchen wollte, falls wir in Hesnæs Station machen sollten.

Vor dem Einlaufen um 16 Uhr in Hesnæs sahen wir eine Yacht, die wir für die BOE hielten, in den Grønsund einlaufen. Wir waren das erste ASV-Schiff im Hafen und bekamen noch einen Boxenplatz. Die Pfähle scheinen neu gerammt zu sein, denn man braucht jetzt keine 200m lange Heckleine mehr. Die nachfolgenden ASVer machten an der Mole fest. Gerade als wir mit dem Mittagessen fertig waren kamen Toto und Rike.



Grillparty auf der Mole

Außer der BOE, die in Stubbekøbing lag, der JUCALINE in Klintholm und der U2, die ca. 4 sm nördlich Gedser vor Anker lag waren alle gestarteten ASVer im Hafen.

RASMUS und RIJO stellten ihre Grills auf die Mole und die Party konnte beginnen. Hansi hatte sogar einen Campingtisch an Bord. Malte sammelte mit Unterstützung von Rike Feuerholz, was er auf der Mole stapelte. Auf unseren Hinweis,



Essen auf SHANTY (1)

daß er dort kein Feuer machen könne wurde das Holz auf den Strand geschleppt. Und dort gab es dann das Lagerfeuer. Vorher spannte Malte noch ausreichend Personal zum Bergen von halb bzw. fast ganz im Sand eingespülten Treibholzstämmen ein.

Am nächsten morgen stand der Wind immer noch stramm aus Nord bis Nordwest und es wurde einhellig beschlossen, Klintholm anzulaufen. Die Nicht-in-Hesnæs-Lieger wurden per Handy über den neuen Zielhafen verständigt. Und so gab es nach dem Frühstück und Frischfischkauf eine rasantes Rennen nach Klintholm, wo wir mit Ausnahme der UNI alle am gleichen Steg festmachten, nur gelegentlich unterbrochen von nicht-ASV-Yachten. Die UNI verkroch sich im Windschutz hinter den Ferienhäusern. Wir gingen eine Box mit der JUCALINE. Somit waren wir 13 ASV-Yachten in einem Hafen: ein Herrentagsrekord (BOE, FENT III, GYPSY, JUCALINE, LOFOCL, RAFIKI, RASMUS, RIJO, SHANTY, UNIVERSITAS, UNI II, ZENIT, ZEPHIR)!

Niels machte eine herrliche Fischpfanne. Christoph versuchte sich erfolglos an der Mole mit dem Fang von Hornhechten. Ich organisierte noch ein paar Postkarten und der



Essen auf SHANTY (2)

Nachmittag wurde etwas vertrödelt. Zum Abend hin entwickelte sich dann die Grillparty. Im Anschluß machten wir auf SHANTY noch unseren Piña Colada alle und dann ging es in die Koje.



Mond und Venus in Klintholm

Das Ablegen in Klintholm erfolgte unter Segeln. Wir starteten mit einem Reff und konnten Gedser mit einem Schrick in den Schoten anliegen. Später flaute der Wind ab und wir refften aus, dieser Zustand hielt aber nicht lange an, denn

in kurzer Folge wurden das erste und das zweite Reff eingebunden. Wir testeten wieder mit älteren Tampen das Bindereff. Das Groß stand damit so gut, daß wir kurz vor dem Gedserriff am Wind auf 7,6 Knoten kamen.

Um die Spitze selbst sind wir dann motort, es stand auch eine sehr ungemütliche Welle. Der ZEPHIR kreuzte dicht unter Land auf. Im Fahrwasser des Fährhafens nahmen wir Sveni mit dem RASMUS in Schleppe.

Im Gedser angekommen kam die Kuchenbude drüber und gab es erst einmal Mittag. Es gab in rauhen Mengen Pellkartoffeln mit Quark. So konnten auch Michael und andere Uni-Leute mit durchgefüttert werden. Anschließend wurden einige nicht ganz gelungene Anlegemanöver (mit Seitenwind in die Box) beobachtet und kommentiert.

Am letzten Tag gab es Nordwind. Zuerst liefen wir mit ausgebaumter Genua, 2 Reffs im Groß und den Baum durch

die Bullentalje gesichert durch die hohe Dünung. Es flaute ab und wir refften aus und konnten RAFIKI überholen. Noch vor Tonne Rostock setzten wir den Spinnaker. Die hinter uns befindliche BOE hatte die gleiche Idee. Östlich und westlich von uns war blauer Himmel, nur über uns zogen dunkle Wolkenbänke gen Süden. Es frischte auf, aber wir ließen den Spi stehen.. Die BOE hatte ganz schön mit ihren Namensvettern zu kämpfen, aber sie schaffte es nicht, an uns heranzukommen. Michael schlug sich wacker mit den Kräften an der Pinne, ich zerrte mit Christoph an den Spischoten. Niels bewunderte das Ganze aus dem Niedergang und mußte ab und an das Log ablesen, das mehrfach über 8 Knoten kam.

Die Molenköpfe passierten wir vor einer Fähre, die vorschriftsmäßig die Geschwindigkeit auf 6,5 kn drosselte. Da wir uns von solchen staatlichen Reglementierungen nicht den Spaß am Segeln verderben lassen wollten zogen wir vor der Fähre weg. Nachdem wir hinter dem Fischereihafen den Spi bargehen, waren wir immer noch ca. 7,5 kn schnell. So muß Segeln sein.

Dirk Schietke

Einmal Karibik und zurück

"Hi, wie war der Törn?" "Puh, ein bißchen anstrengend, aber wir haben wirklich was geschafft. Zuerst waren wir im Kleinen Belt. Die Häfen waren natürlich wiedermal proppevoll, mußten viel im Päckchen liegen. Naja, ist eben das Problem, wenn man abends als letzter in den Hafen kommt. Aber, wenn du morgens gleich früh ablegst, brauchst du oft keine Hafengebühren zu zahlen, Pech für den Hafenmeister. Vom Land siehst du da natürlich nicht viel. Eigentlich wollten wir uns mal Fahrräder

ausleihen und ein bißchen herumfahren, aber haben wir nicht geschafft. Nördlich von Fynen hatten wir dann kaum Wind und mußten ziemlich viel motoren. Dann durch die Brücke im großen Belt, wir haben uns gestritten, ob man wirklich die gekennzeichnete Durchfahrt nehmen muß. Das ist jedesmal so eine Diskussion, aber sicherheitshalber probieren wir´s dann doch lieber nicht aus. Ab Fehmarn mußten wir gegenankreuzen, verrückt nicht, auf der Hinfahrt Westwind und zurück, da kommt es dann aus Osten. Irgendwie kommt es immer von vorne, oder? War eine ganz schöne Knüppelei und irgendwie ist es da vorn im Vorschiff schon wieder so feucht. Ich glaube, ich muß mal wieder meine Luke abdichten. Ein paar mal haben wir unterwegs versucht zu angeln, aber meistens waren wir sowieso zu schnell. Ursprünglich wollten wir noch nach Bornholm, da will ich schon seit Jahren mal hin. Haben wir uns für´s nächste Jahr vorgenommen."

"Und wie war es bei dir?" "Ohh, ich war in der Karibik". "In der Karibik?" "Jahh, also nicht wirklich in der Karibik. Aber, weißt du, ich bin gestern, bei diesem herrlichen Sonnenschein rausgesegelt und hab dicht am Strand geankert. Gleich hinter der Mole, wo nicht so viele Leute sind. Und als ich da so an Deck saß, die Sonne brannte, das Wasser war glasklar, das Schiff schaukelte leicht in der Dünung, war ich so richtig glücklich. Und da dachte ich: Schöner kann´s in der Karibik auch nicht sein."

FRANK

Veteranenregatta 2004

Wie immer stand vor dem Segeln die große Frage: Wer hat Zeit? Und vor allem: Wer hat Zeit, die SHANTY nach Laboe zu segeln? Die Rücktour läßt sich ja bei den westlichen Winden meist problemlos am Sonntag bewältigen. Ich hatte Freitag Urlaub bekommen und Christoph wollte seine Diplomarbeit ruhen lassen. Niels hatte seinen Weiterbildungskram, Stephan war vom Onkel Doktor vorübergehend invalidisiert worden. Volker und Monika wollten Sonnabend mit dem Auto nachkommen. Das war ganz gut, den Christoph wollte am Sonntag auf seiner Insel sein und konnte so daß Auto zurückfahren, während Volker und Monika mit zurücksegeln könnten.

Am Donnerstag hatte Christoph noch Stephanie von der U2 (auch bekannt als Schlumphine) shanghaien können. Erst einmal wurde gebunkert und die Ausrüstung geprüft. Christoph hatte leider vor der anstehenden Nachtfahrt die Positionslichter nicht geprüft und so bastelte ich im letzten Büchsenlicht an der Zweifarbenlaterne herum, deren Glühlampe den Geist aufgegeben hatte. Als wir fertig waren wurde Schlumphine am Kabutzenhof abgeholt und es ging bei einem wundervollen Sternenhimmel in die Nacht hinein. Christoph übernahm vor Warnemünde die erste Wache.

Vor Fehmarn kam ich an Deck und leistete ihm Gesellschaft. „Wenn der Segler da drüben in Rufweite ist, dann sage ich ihm, daß er seine Seitenlichter anmachen soll.“ meinte Christoph. Ein helles weißes (Topp-)Licht warf eine Lichtbahn aufs Wasser. „Der ist so nah, jetzt müßte man den Rumpf sehen.“ Es war aber kein Rumpf da und das Licht ist auch bekannt als unser nächster Nachbarplanet in Richtung Sonne, die Venus. Nichtsdestotrotz begegneten wir noch einem Pseudosegler, dem Kreuzfahrtschiff LILI MARLEEN , die ihre

Alibisegel sowieso nur setzten um so zu tun als ob während der Motor läuft.

Zum Frühstück liefen wir Heiligenhafen an. Bei der Ansteuerung lief uns der Fischkutter OSTPREUBEN 1 über den Kurs. Eigentlich hatte er uns ja als Motorfahrzeug Wegerecht zu gewähren und wir hatten Kurshaltpflicht. Aber er tutete wild rum und zwang uns zum Ausweichen. Eigentlich müßte man diese Leute mal anzeigen!

Von Heiligenhafen nach Laboe hatten wir einen Anlieger. Christoph machte Spaghetti mit viel roter Soße. Schlumphine schmeckte es aber nicht so richtig, den es schaukelte ganz schön. Dazu flaute der Wind dauernd ab, also Fock runter, Genua hoch und Groß ausreffen, um dann wieder ordentlich aufzufrischen (Genua runter, Fock hoch und Groß reffen).

Dieses Spiel wieder holte sich ein paar mal. In einer Welle ging der Topf mit der roten Soße fliegen und sprenkelte Kartentisch und Pantry. Sogar der Navi-Bär, der hinter die Leiste unterm Kajütdach geklemmt war und von oben alles beobachtete bekam zwei Spritzer ab.

Den Holeschlag in die Förde sparten wir uns und motorten, um noch im Hellen anzukommen und Schlumphine zu erlösen. Da wir alle etwas unausgeschlafen waren passierte an dem Abend nicht mehr viel.

Nach der Morgentoilette suchte ich das Zelt auf, wo sonst die Steuermannsbesprechung üblicherweise stattfindet. Aber da war nichts. Nachdem das Palaver angefangen hatte, konnte ich die Truppe im Frühstückszelt finden, wohin sie wahrscheinlich wegen dem Regen geflüchtet waren. Aber ich hatte nichts verpaßt, ist ja sowieso jedes Jahr gleich (außer vielleicht der Wetterbericht).

Volker und Monika waren auch eingetroffen. Es wurde alles vorbereitet, Spischoten angeschlagen etc.. Nach dem Start ging sofort der Spi hoch, wobei wir gut voran kamen. Auf dem

Rückweg war dann SHANTY's Schwäche gut zu erkennen: bei mittlerem Wind liefen wir etwa so schnell wie unsere Konkurrenz, flaute es ab zogen sie vorbei, frischte es auf ließen wir sie hinter uns.

Nach dem Zieldurchgang ankerten wir am Westufer der Förde, machten Mittag und badeten. Da wir noch am abend los wollten war es besser, spät in den Hafen zu kommen um außen im Päckchen zu liegen. Bei der Siegerehrung wurden wir nicht erwähnt, im Anschluß daran erkämpften wir uns ein Platz an den ausgehängten Ergebnislisten.

Um 22.15 Uhr liefen wir aus, Volker und Monika übernahmen die erste Wache. Allerdings kam ich nicht so richtig zum Schlafen. Wir hatten genau achterlichen Wind und das nicht wenig. Ich rollte immer hin und her: Bordwand – Leeseegel – Bordwand – Leeseegel

Um 2.30 Uhr krabbelte ich dann an Deck um beim Bergen des Groß zu helfen, da bei dem Seegang und der Windrichtung die Gefahr einer Patenthalse ziemlich groß war. Da wir nur einen knappen Knoten langsamer wurden war das sicherer als den Bullen anzuschlagen.

Ab 5.45 Uhr übernahmen Schlumphine und ich die Wache. Erste Aktion war das Setzen des Groß. Es schaukelte noch immer ordentlich, aber Schlumphine schien sich daran gewöhnt zu haben und wir machten gut Fahrt. Monika kam irgendwann wieder an Deck. Sie konnte wohl auch nicht so recht schlafen und so richtig gut ging es ihr auch nicht. Zumindest verstand sie nicht, wie ich bei dem Geschaukel munter Gummibärchen futtern konnte. Aber den war es draußen zu ungemütlich und so blieben sie lieber drinnen. Um 13 Uhr waren wir dann fest am Steg in Gehlsdorf.

Dirk Schietke

XY 1965

Die Saison begann schon vielversprechend. Bei herrlichem Frühlingswetter haben wir neue Klemmen, Blöcke, Schäkkel, Ösen, Schoten etc. angebaut. Kurzum: wir haben das Schiff auf Vordermann gebracht. (Vielen Dank an dieser Stelle an Paul, Micha und Albrecht. Ohne Euch...na ja Ihr wißt schon wie ich das meine.) Während die Patente immer wilder wurden, wurde mir immer schwindliger. Was sollte ich nur auf dem Wasser machen, wenn die Jungs nicht da sind? Gut, also alles noch mal zum Mitschreiben erklärt und ein paar mal gedanklich ab- und aufgetakelt. Das wird schon....! Und tatsächlich lief es so, wie es gedacht war. Alles war sehr übersichtlich und ging viel leichter von der Hand. Kein kraftaufreibendes Zerren und Reißen mehr an der Spischleuder und beim Durchsetzen der Fock. Im letzten Jahr war man schon fix und fertig bevor man das Boot überhaupt im Wasser hatte.

Es sollte wieder eine schöne Saison werden. Nur leider hatte ich meinen persönlichen Wunsch, an mindestens 4 Regatten im Land teilzunehmen, nicht wahr machen können. Es lag wohl eher am fehlenden Ehrgeiz als an Steuermann/-fraumangel und Transportproblemen. Letzteres ist ja immer so eine beliebte Ausrede. Obwohl- so weit hergeholt ist das gar nicht. Aber dazu später.

Der ‚Sternberger Städtevergleichskampf‘ Ende Mai war sozusagen der stürmische Auftakt für das Segeljahr 2004. Effen und Tina hatten schon 2003 vor den Tücken des Sternberger Sees gewarnt. Aber das es mitten im Land auf einem kleinen See gleich so doll wehen kann, hätten wir nicht geahnt. Aber wahrscheinlich fiel der Vergleich zum Jahr 2003 schwer ins Gewicht. Da war das Wetter nämlich herrlich und es gab zwei Tage lang nicht viel mehr Wind als bei einer Flaute. 2004 sah das ganz anders aus. Es war ein kaltes,

verregnetes Wochenende, an dem auch der gelegentliche Hagelsturm nicht fehlte. Mit einem 9., 12. und 13. Platz standen am Ende des ersten Wettfahrttages die Namen Albrecht und Anke ziemlich weit unten auf der Liste. In der Nacht lagen wir dann frierend auf den Feldbetten im Zelt und hörten dem prasselnden Regen zu. Gegen Morgengrauen gesellte sich dann ein heftiger Sturm dazu und hielt mich vom Schlaf ab. Die Vorstellung, bei dem Wetter auch nur eine Wettfahrt zu segeln behagte mir unter den Umständen gar nicht. Als es dann wirklich Zeit zum Aufstehen war, fand ich in Albrecht einen Gleichgesinnten. Jeder hoffte auf die Initiative des anderen, bis es dann „eh“ zu spät“ war. Eigentlich dachten wir das Effen und Tina auch noch nebenan im Zelt lagen, bis sie ihre Köpfe zu uns hinein steckten und meinten wir hätten noch ca. eine halbe Stunde bis zum Start. Beim Frühstück mit Blick auf das Regattafeld kam dann doch ein wenig Wehmut auf- aber nur bis der Wind noch stärker wurde und die ersten kenterten. Wir begannen abzutakeln, um Sternberg mit einem 12. Platz von insgesamt 17 teilnehmenden Schiffen zu verlassen.

Zwischen dieser Regatta und der ‚Internationalen Deutschen Meisterschaft‘ im Juli haben Albrecht und ich dann einige Trainingsschläge auf der Warnow gemacht. Wir hatten uns viel vorgenommen. Mit großen Startschwierigkeiten sind wir dann für 6 Tage auf das Gelände des sanierten Plauer Wassersportvereins gezogen. Leider kamen wir im Dunkeln in Plau an, weil es in Rostock zu Problemen beim Verladen der Schiffe kam. Die Stellagen für den Doppeltrailer haben ihre beste Zeit lange hinter sich. Der Zahn der Zeit - die Erosion nagt an ihnen, so daß sie unter dem Gewicht der Ixy förmlich verbogen. Eine bessere Stellage gab es nicht und so haben wir die alte mit Eisenprofilen geschient. Sah abenteuerlich aus, aber wir sind mit dieser Konstruktion ohne weitere Probleme

angekommen. In Plau haben uns dann auch viele von den alten XY-Hasen versichert, daß die Rostocker immer gerne etwas stabiler gebaut haben.

Das Auto und die beiden Boote waren vollgestopft bis unters Dach. Man verzichtet ja so ungern auf alltägliche Dinge. Und bei viel wetterbedingter Freizeit hatten wir auch tatsächlich alles mindestens einmal in der Hand. Jeden Tag schien die Sonne von morgens bis abends, der Wind ließ sich aber nicht sehen. Die Nächte waren lau und Dank unserer „Nachbarn“, der Jugendgruppe vom SV Turbine die dort Trainingslager hatten, auch unterhaltsam. Nicht zu vergessen ist auch das riesige Partyzelt das uns mit Musik in entsprechender Lautstärke versorgte. (Na gut, wir geben' s zu. Wir haben auch mitgefeiert, aber spätestens wenn man selber ins Bett will, fängt es an zu nerven....) Aber eines muß man den Plauern lassen. Ein schönes Rahmenprogramm können sie organisieren. Ich denke da zum Beispiel an die kulinarische Versorgung in der Woche und die abschließende Seerundfahrt mit Siegerehrung. Dafür das kein Wind wehte konnten sie ja nichts. Aber wir waren uns alle einig, das man die Wettfahrten nicht bei 0-1 Bft. anblasen muß, um sie dann nach einer Stunde rumtreiben auf dem See doch abubrechen. Obwohl der Wind zum Segeln jeden Tag (!) zwischen 16.00 und 17.00 Uhr kam, wurden die Wettfahrten Vormittags gestartet. Es sollte wohl darum gehen, wer am schnellsten treiben kann. Der Ärger darüber war spürbar, die Stimmung gedrückt und die Proteste gegen die Wettfahrtleitung wurden immer zahlreicher. Trotz alledem wurden alle 6 ausgeschriebenen Wettfahrten auch gesegelt und Albrecht und ich landeten auf dem 34. Platz von 44 Teilnehmern. Irgendwie erinnerte uns das Flair dieser Woche an vergangene Trainings- und Ferienlager. Nur schade das der Wind nicht mitspielen wollte- oder schade das die Wettfahrtleitung nicht mit dem Wind mitspielen wollte.... Im

Anschluß an die DM fand noch die Vorregatta für die ‚Internationale Deutsche Meisterschaft der 20er Jollenkreuzer‘ statt. Unserem Jollenkreuzer-Fan Albrecht gingen jedes Mal die Augen über, wenn er an deren Steg entlangging (und er ging sehr oft dort lang!!). Gerne wären wir länger geblieben um uns die Regatta anzusehen, aber wir mußten unsere Zelte abbrechen und wieder zurück nach Rostock.

Während der Hanse-Sail haben Theresa und ich dann versucht mit unserem zerfledderten Foliensegel „Spendengelder“ zu sammeln, indem wir an der Kaimauer entlangsegelt sind. Wir dachten eigentlich das dieses Großsegel mehr sagt als tausend Worte. Aber außer Gelächter, viele Urlaubsfotos von uns und gute Laune hat es leider nichts gebracht. Wir müssen uns wohl für die nächste Sail eine neue Strategie überlegen, oder uns 2005 wirklich mal ein neues Trainingsgroß besorgen.

Da ich von Mitte August bis Mitte September von der Kapitänsfrau der ‚Störtebeker‘, einer 100jährigen Barkentine, als Kindermädchen angeheuert wurde, konnte ich leider nicht an dem vom ASV z. R. ausgetragenen ‚Warnemünde Cup‘ teilnehmen. Aber hiervon, und auch von der ‚Herbstregatta‘ auf dem Schweriner See, wird Euch Albrecht in seinem Bericht erzählen.

Den Abschluß der diesjährigen XY 1965- Regattasaison bildete dann am 18. und 19. September das ‚Blaue Band der Warnow‘, ausgetragen vom MYCR. Leider war das Ixylonfeld mit nur 3 teilnehmenden Schiffen klein und der Wind eher gering. Was ja eigentlich gute Voraussetzungen sind für diejenigen, die nur wenig oder keine Regattaerfahrungen haben. Wir würden uns wirklich freuen 2005 ein paar mehr Ixy‘ s aus dem ASV im Feld begrüßen zu dürfen. Mit dem Blauen Band, das Theresa und ich gewannen, endete die Regattasaison leider schon für uns. Vielleicht schaffe ich es ja im nächsten Jahr mindestens vier Regatten zu segeln. Laut Regattakalender für

Mecklenburg- Vorpommern ist das ja auch wirklich machbar. Schön ist es auch das es Freunde gibt, die sich ohne großen Widerstand als Steuermann/frau shanghaien oder zum Basteln überreden lassen und wir immer viel Spaß zu Wasser und zu Lande haben. Danke!

Einen schönen Segelsommer 2005 wünscht Euch Anke.

Regattaergebnisse 2004

Regatta	Boot	Skipper/Crew	Platz	von
Warnemünder Frühjahrsdreieck	UNIVERSITAS	M. Heitner	4	8
Sternberger Städtevergleich	XY 1965	A. Heitner/ A. Lehmann	12	17
	XY 2540	S. August/ C. Klünder	10	17
	XY 4152	R. Dahlhaus/ H. Juraneck	16	17
Pfingstregatta	UNIVERSITAS	M. Heitner	1	82
Warnemünder Woche	FAST FORWARD	M. Lau	7	11
Pokalregatta	UNIVERSITAS	M. Heitner	1	1
Rund Bornholm	UNIVERSITAS	P. Lehmann	3	76
Bäderregatta	SHANTY	D. Schietke	6	19
	UNIVERSITAS	M. Heitner	6	13
Veteranenregatta	SHANTY	D. Schietke	7	11
Travemünder Woche	FAST FORWARD	M. Lau	13	26
DM Ixylon	XY 2540	S. August/ C. Klünder	16	44
	XY 1965	A. Heitner/ A. Lehmann	34	44
HSH-Nordbank- Cup	UNIVERSITAS	C. Claussen	8	8

Warnemünde Cup	XY 1965	A. Heitner/ Hellriegel	9	14
Blaues Band der Warnow	XY 1965	A. Lehmann/ T. Schrötter	1	3
	ZENIT	M. Lack	5	23
	BRISE	H. Kleist	8	23
	BOE	B. Lange	10	23
	RASMUS	C. Werner	14	23
	SHANTY	D. Schietke	19	23
	MISTRAL	R. Müncheberg	11	11
	FAST FORWARD	M. Lau	1	11
	GERMAN 5	S. Lahmer	4	11
	BESTRAFER	N. Schott	5	11
	TEIN	J. Werner	9	11
	NORBERT	G. Kachel	10	11
WSC 75	UNIVERSITAS	P. Lehmann	10	11
	SHANTY	D. Schietke	11	11
Schweriner Frühjahrsregatta		U. Müncheberg	16	36
Pfingstregatta Röbel		U. Müncheberg	1	32
Silbernes Beil Güstrow		U. Müncheberg	4	>30
IDM Pirat		U. Müncheberg	7	>62
Herbstregatta Teterow		U. Müncheberg	25	36
Warnemünder Woche Pirat		U. Müncheberg	8	28
Rund Rügen	UNIVERSITAS	P. Lehmann		
	SHANTY	C. Boelcke	1	3
Gedser Cup	ZENIT	M. Lack	2	44
	SHANTY	V. Schmidt	18	44

XY 1965 auf Charter

Anke hat schon viel erzählt, nur leider konnte sie zweimal nicht Ranglistenpunkte einfahren, stellte aber ihr Boot zur Verfügung. So ging's Anfang September nach Warnemünde, natürlich via Seeweg mit'm Jolly, die XY im Päckchen, man möchte ja auch irgendwo schlafen. Im Yachthafen angekommen, begrüßte ich Helli, einen ehemaligen ASVer und Kompagnon für dies Wochenende, mit einem kühlen Getränk. Eigentlich freuten wir uns auf die Ostsee, da ist wenigstens Wind, meistens jedenfalls. Leider mußte man Sonntag schnell wieder an Plau denken. Am Vortag hatten wir noch bei Kaiserwetter einen guten Start hingelegt, aber dann die Flaute, diese, den ganzen Tag andauernde Flaute und dazu noch einen etwas nervösen Wettfahrtleiter. Diese Kombi kann einen wirklich fertig machen, zum Glück gibt's an Land immer ein kühles Getränk post laborem. Leider war der eigene Verein nicht sehr stark vertreten. Was kann man denn noch bieten? Keine lange Anfahrt, das beste Segelrevier und leichtes Wetter. Die Siegerehrung schloß sich fast nahtlos an das Verladen an und so kamen alle pünktlich wieder nach Hause. Uns hat's gefallen, der 9. von 14 war aber noch ausbaufähig und so haben wir uns schon mal halbverbindlich für Schwerin verabredet. Daraus sollte auch was werden, diesmal mit Stefans Schiff, vielleicht kann man sich noch ein paar Dinge für Ankes XY abgucken. Freitag Abend spielte Keimzeit auf dem Schweriner Rathausplatz, schon mal ein guter Anfang. Der nächste Morgen versprach dann, in einen guten Tag überzugehen. Wind, endlich mal Wind, ein bißchen Gewitter, was erst noch abgewartet werden mußte, dann etwas Sonne und noch etwas mehr Wind. Ideale Bedingungen also mit vertauschten Positionen zu Warnemünde an Bord. So schlecht waren wir gar nicht und in der 3. Wettfahrt wurde es für die

Leichtgewichte zunehmend schwerer. Dann, wir gingen als 3. um Tonne 1, wie sollte es auch anders sein, rumpelte es gefährlich unter uns. Grundberührung war nicht möglich, sind ja nicht zum ersten mal da rumgesegelt, das Luvschwert war auch noch da, aber dafür fehlte selbiges in Lee, ein Umstand, den auch die „Cleversten“ unter den Zweischwertseglern nur mit Materialermüdung durch organische Zersetzung des Sperrholzes erklären konnten. Leider lagen noch 3 Kreuzen vor uns und so beschlossen wir, des verbleibenden Schwertes wegen in den sicheren Hafen zurückzusegeln, in den auch zunehmend weitere Schiffe geschleppt wurden. Einmal mehr konnte man sehen, daß Durchhalten belohnt wird, es kamen nur 13 von 20 ins Ziel, man wäre also, mit heilem Boot vorausgesetzt, mindestens 14 geworden, das wären 7 Punkte weniger, also 4 Plätze besser. Zum Glück kann man nachher immer alles berechnen, natürlich mit hätte, wäre, wenn... Egal, ein neues Schwert mußte her, sollte es doch morgen wieder wehen. Irgendwo wurde eins aufgetrieben, fast wäre es am verrosteten Schwertbolzen noch gescheitert. Abendbrot, Pils, Zigarettchen und ab ins Bett. Voilà, richtige Entscheidung, der nächste Morgen versprach nur gutes, wenn das Material hält. Das Zelt noch schnell mit 4 zusätzlichen Heringen am Boden verankert, auftakeln, Neopren anziehen, ein kurzes Stossgebet, v.a. fürs geborgte Schwert und los. Schnell war uns klar, das eine Wettfahrt nicht drin ist, also Trainingseinheit Starkwindsegeln. Zuerst ne ½ Stunde nur mit Groß, o.k. geht, abfallen, Genua raus (gibt's eigentlich auch ne Fock??) und ab geht die Post. Wer hat eigentlich mal gesagt, ne XY ist träge, an Land mag das ja stimmen. Es war genial, umdrehen??, nee die Bö noch und die da auch, na ja irgendwann war der See zuende und wir mußten zurück.....kreuzen. Ohne kentern kamen wir, mit stolzer Brust, ein wenig fertig wieder im Schweriner Yachtclub an. Abtakeln, aufladen, Duschen,

Schwert zurückgeben, Siegerehrung (15.von 20) und ab nach Hause. Ein gelungenes Wochenende, und das sogar ohne eigenes Schiff, es geht, man muß nur wollen....(es muß nicht immer Dickschiff sein)

Euer Albrecht

Das Jahr 2004 auf der SY UNIVERSITAS

Wie in den letzten Jahren auch schon begannen wir am Anfang des Jahres mit den genauen Planungen für die Arbeiten, die anstanden.

Zum größten Teil bestanden diese aus Arbeit am Unterwasserschiff, das einen neuen Farbaufbau im Vorschiffsbereich bekam, da sich immer größere Spachtelteile ablösten. In den letzten 2 Jahren haben wir diese Stellen immer nur repariert, nun sollte es also mal richtig gemacht werden. Jeder, der in dieser Zeit bei uns vorbei gekommen ist, weiß, daß die Arbeit in den ersten Tagen nicht weniger wurde. Wir fragten uns öfter, ob wir das überhaupt zum Ende bringen würden.



Vorschiff

Uns fiel aber eine elegante Lösung ein: dieses Jahr bis zum vorderen Bock, den Rest im nächsten Jahr.

Im Vorschiff selber haben wir die Kojen herausgenommen, da dort sowieso keiner geschlafen

hat und das Gewicht an dieser Stelle nicht von Vorteil war. Dafür wurden unter der Plicht zwei Neue eingebaut, die sich großer Beliebtheit erfreuen.

Im Salon wurden die beiden Kojen verschmälert, so daß man jetzt ohne



neue Kojen

anzuecken durch das Schiff gehen kann. Den Hauptschalter für die Heizung haben wir an das Lustgrottenschott verlegt, da es immer mal wieder vorkam, daß unabsichtlich die Heizung angeschaltet wurde und keiner das mitbekam.

Auch Segel wurden mit Manners Unterstützung repariert und ein neues Logo unseres Sponsors, der Hanseatischen Brauerei Rostock, ins Regattatuch geklebt. Der Rumpf bekam ebenfalls ein neues Outfit: Namenszug und Werbebanner wurden erneuert.

Nach dem Slippen in der Neptun - Marina und Mastsetzen bei Jan konnte es wieder losgehen.

Die Saison begann mit dem ersten Warnemünder Dreieck, vor Warnemünde. Wir belegten den 4. von 8 Plätzen und waren damit nicht so richtig zufrieden.

Es folgte die Entscheidungsparty zur Kür der „candidate Cities“ für die Sommerolympiade 2012. Wir waren zusammen mit Kuddy als Werbeträger für die Rostocker Segelszene dabei. Von der ROSTOCKER (ex SEB) und der UNIVERSITAS aus wurden die Fernsehberichte für NDR und ARD aufgenommen und gesendet. Leider hat es Rostock zusammen mit Leipzig nicht geschafft.



candidate city

Weiter ging es mit dem Herrentagstörn nach Klintholm. An Bord waren: Michael, Christian, Marten, Peter Paul, Malte und Christian G. Als Gast mußte Christian G. Bordbuch führen und schreibt:

„9.00 Uhr: Alle schlafen noch von Dittmars und Axel Erdmanns „20 Jahre Hiddensee“ Feier aus. Man verabredet sich für 10.30. Bis die Leinen dann eingeholt werden,

ist es doch bald 12 Uhr. Dafür ist Treibstoff und Nahrung ausreichend gebunkert. Unter Motor geht es nach Warnemünde. ZENIT marschiert unter Motor ordentlich vorneweg. Im Werfthafenbecken wird das Dehler Groß (1. Reff) gesetzt. Dazu Fock 1. Hinter der Mole steht ordentlich Seegang. Man kämpft auf der grünen Seite fast gegenan. Als alle Fähren außer Sichtweite sind, muß die Höhe nicht mehr gehalten werden und Marten am Steuer kann das Boot etwas besser „laufen lassen“. Die ersten „Störche“ kommen in Sichtweite und werden in die Pfanne gehauen. Der Wind läßt etwas und der Seegang stark nach, es kann ausgerefft werden. Sehr angenehmes Segeln, Wind und Sonne, etwas kühl, aber sonst wäre es vielleicht zu schön. Kurz vor dem Verkehrstrennungsgebiet übernimmt Christian das „Rohr“, wenig Verkehr am Herrentag. Alle in den Häfen am Feiern!

Ein Kümo kann sich erst nicht entscheiden, ob er vor oder hinter der UNI passieren will. Als wir abfallen wollen, hat er die Entscheidung schon getroffen, daß er es nicht schafft, das schnelle Schiff „abzukochen“. Wenig später wird Gedser Reff passiert. Erst bläst der Kapeffekt, dann Landabdeckung?; die Mittagsflaute ist doch vorbei. Auch hier gibt's ein paar „Drücker“ abzugreifen. Ein paar Mal zeigt sich die 8 auf der Logge. Die Heckwelle scheint einem Schweinswal zu gefallen, so nah hat noch keiner von uns so einen gesehen. Malte darf auch mal eine Stunde steuern und leistet sich keine Fehler. Kurz vor Hesnæs werden die Segel geborgen, unter Motor geht es in den Hafen. Christian C. ist überrascht, daß der Hafen tief genug ist. Viele sind schon da. Der Abend klingt aus bei Bratwurst und Lagerfeuer. Christian C. futtert 3 Bratwürste. Die anderen zieren sich. Zum Lagerfeuer türmen Michael und Malte Strandgut auf. Wider Erwarten brennt ein Teil des nassen Zeugs sogar. Die beiden verdienen sich ein Frühstück auf der GIPSY, weil sie einen Baumstumpf aus 2 m Sand ausbuddeln. Schließlich werden die Kojen bezogen. Die Diskussion ob Heizung an oder nicht, entscheidet sich wegen des zu erwartenden Lärms.

9.30 Uhr: Es wird laut an Bord. Die ersten Infos von außen: Prestø als Ziel ist passé. Man muß ja gegenan ab Mønsklint. Das ist nicht gebucht. Also nur nach Klintholm. Easy going sozusagen. Es herrscht Entspannung an Bord bis 11.15 Uhr. Der erste Mangel fällt auf: kein Krümel Kaffee an Bord. Dann also nach Klintholm. Ablegen unter Motor, dann Dehler Groß (1. Reff) und Fock. Welten besser wie tags zuvor. Es macht sich ein zufriedener Gesichtsausdruck auf den Gesichtern der Crew breit. Michael steuert. Christian G. ist noch nie zweistellig gesegelt. 9,5 Knoten reichen dafür nicht. Also muß ausgerefft werden. Nun reicht es! Es landen wieder einige „Störche“ in der Pfanne. In Klintholm wollen alle ins

Westbecken. Da steht doch der Wind ungebremst hinein. Als Taktik wird zurechtgelegt: Selbst ins Hafengebäck zwischen die Ferienhäuser in die Abdeckung hinein, sonnen im Cockpit und abends die Party auf den Vierteltonnern mitnehmen und später wieder in die ruhige Koje. Gewiefter Plan, der aufgeht.“ Zurück ging es über Gedser. Bei ordentlich Wind von West hatten wir viel Respekt vor dem Hafen, da die UNIVERSITAS mit dem hohen Mast, geringem Gewicht und großem Abstand zwischen Propeller und Ruder sehr windanfällig ist. Zusätzlich spielen ja auch der Tiefgang und die Breite noch eine Rolle. Es sollte immer Fahrt im Schiff sein. Wir also rein und nach einem schönen Plätzchen Ausschau halten. Wir fanden auch eins gleich hinter der Mole, leider machte gerade ein anderes Schiff dort fest. Für 2! Wir drehten noch eine Runde und warteten. Der Kieler ASV Bruder verholte freundlicherweise sein Schiff ein wenig nach achtern und wir konnten anlegen.



Pfingstregatta Kühlungsborn

Auch dieser Abend war ein schöner. Zwischenzeitlich gab es Hafenkino. Einem Chartersegler war genau das passiert, wovor wir uns gefürchtet haben. Er kam zwischen den Stegen quer zum Wind, traf die Box aber nicht und trieb bis an die Poller vor dem Steinwall. Die Crew konnte die Yacht über Nacht nicht verlassen.

Am nächsten Morgen ging es wieder zurück zum ASV, kurze Zeit

unter dem Parasailor, den wir bergen mußten, als eine Wand mit stark drehenden Winden hinter uns auftauchte und ein Kurshalten unmöglich machte.



Pfingstregatta Kühlungsborn

Unter Groß und Fock

segelten wir zwischen den Molenköpfen durch und gegen 15 Uhr waren wir fest im ASV. Noch aufklaren und dann nach Hause, ausschlafen.

Es folgte die Pfingstregatta nach Kühlungsborn. Auf der belegten wir den 2. errechneten Platz von 82 gestarteten Booten. Durchs Ziel sind wir aber als Erster gefahren und konnten so unseren Pokal aus dem Vorjahr verteidigen. Bei dieser Gelegenheit konnten wir auch unseren neuen Spinnakersponsor vorstellen und den Parasailor 2 Spinnaker setzen. Dieser Spi von IsTec hat im oberen Bereich einen Gleitschirm eingearbeitet, der für mehr Auftrieb und Vortrieb sorgen soll. Auf die meisten Zuschauer hat dieses Segel einen großen Eindruck gemacht. Wir mußten uns aber noch ein wenig an das Handling gewöhnen.

Die Rücktour von Kühlungsborn ging über Nysted. Es war richtig warm, die Sonne schien so stark, daß man barfuß kaum auftreten konnte. Deshalb mußte daß Deck im Pflichtbereich mit Wasser gekühlt werden. Zum Plätschern des Wassers vernahmen wir ein Schnaufen. Wir wunderten uns, konnten den Grund aber schnell entdecken. Bordbuch: „Wir haben 20 Minuten lang Schweinswale beobachtet, es war ganz glattes

Wasser, wir „trieben“ unter Parasailor und Groß mit 4 Knoten nach Norden in Richtung Nysted. Da kamen plötzlich ca. 1 Seemeile vor Kühlungsborn Scheinswale auf. Es müssen mehrere gewesen sein, denn es war mal ein Schnaufen 1 Kabel an Steuerbord, dann 2-5 Meter hinter uns und dann an Backbord. So ging das eine ganze Weile, bei der Form unseres Unterwasserschiffs auch kein Wunder, sieht doch aus wie ein großer Wal – oder?!“

Der Wind frischte auf und wir mußten die Segelfläche verkleinern. Schon von weitem konnten wir den Windpark vor unserem Zielhafen ausmachen. Leider war dieser noch nicht in unserer Karte verzeichnet, so daß wir uns nach anderen Seglern richten mußten die in unserer Nähe waren. Trotz voll gefiertem Groß auf Halbwind und ohne Vorsegel brausten wir mit 6 Knoten durch die Rinne von Rødsand. Den Abend verbrachten wir mit der Crew der BASTARD vom MYCR beim gemeinsamen Abendbrot und Spaziergang durch das Städtchen. Wir haben einige schöne Fleckchen entdeckt. Am nächsten Tag ging es dann wieder gen Heimat. Wegen stürmischem Wind unter 2. Reff und Fock II und fast einem Anlieger lagen wir fast Gedser an, konnten dann aber nach Rostock Warnemünde abfallen. Unterwegs begegnete uns Manner. Und auch die NORDYN von Turo tänzelte über die See. Die Segelmacher von IsTec hatten am 4. Juni einen Testtag bei uns an Bord eingelegt. Es ging um die Möglichkeit, ähnliche Profile wie im Spi auch in die Genua oder den Flyer zu schneiden. Ein effektives Teil haben die beiden Leipziger da entworfen. Machte ordentlich Druck. Das hat uns allen sehr gefallen. Im Seehund testeten wir noch ein Rostocker und nach dem Ablegen machten wir wieder Werbung für den Spi. OMMEL III fragt, was denn das für Segel seien, „Hab’ ich ja noch nie gesehen, in der Szene!“.

Diesem Wochenende folgte eine Überführung bei schwachen Winden nach Stralsund, die aber mit herrlichem Sonnenschein ein ganz besonderes Erlebnis wurde. Paul, Micha, Marten und als Gast Peter Lehmann waren dabei, als es um 12 Uhr losgeht. Im Bordbuch ist auch für diese Überführung ein Eintrag vorhanden. „Schönes Daysailing, leider kommt der Wind nicht aus West. So müssen wir ein wenig kreuzen, es ist anzunehmen, daß hinter Darßer Ort der Wind auf NW oder so dreht, da wir dann die Höhe nicht mehr brauchen. So machen wir jetzt immer wieder mal eine Wende, wenn der Strand doch zu nah kommt und das Wasser grün wird.

18.00 Uhr: Darßer Ort querab. 3 „Störche“ durch einen Leebogen unter Land knallhart mit 2,5 bis 3 Knoten überholt. 18.30 geht die Genua runter und der SAP hoch, leider kam es noch schlimmer, als daß der Wind nur raumt, er schief zusätzlich ein. Nun überholen uns die Quallen in Lee und die eben geschlagenen „Störche“ streichen die Flügel und machen die Paddel an! Nun sind wir also die, die überholt werden. Aber trotz allem, der Sommer geht los und es ist wahnsinnig heiß, die Stiefel müssen von den Füßen!

21.47 Uhr: Inzwischen gab es Abendbrot, Paul und Peter haben Nachtruhe und „machen den Christian“. Die „Störche“ haben uns unter Paddeln doch nicht eingeholt, weil sie kurz vor der Überlappung wieder Segel (Spi) setzten. Marten XL (= xtra lau) und Micha wollen gleich eine Halse machen, um dem Land aus dem Wege zu gehen. Also los geht's! Haben dann auch die Wache übergeben. Paul und Peter haben die Barhöft – Fahrrinne gemeistert und auch die Vierendehlrinne. Unter Groß mit 6 Knoten die Rinne lang, immer auf das Richtfeuer zu, hinter dem sich langsam der fast Vollmond erhob. Dann Abbiegen Richtung Stralsund, immer noch 6-7 Knoten unter Groß. Ca. halb 3 Uhr morgens fest neben der GORCH FOCK Dann die Frage: Was tun? Kneipe oder Koje? Klare

Entscheidung – Kneipe. Wir wollen ja durch die 5.20 Brücke und da muß man dann auch wach sein. So schlugen wir uns bis fast 4 Uhr die Nacht um die Ohren im „Zum goldenen Anker“. Wir wären wohl auch länger geblieben, aber die Wirtin wollte schließen. XL und Peter gehen dann doch in die Koje, Paul und Micha machen eine Runde durch den Hafen und landen in der fast leeren Disco „Fisherman’s“. Es war auch nur laut dort. Also noch eine Runde durch den Hafen. Dann ist es fast so weit, Motor an, Leinen los und ab durch die Brücke.“ Dann sind wir rum um den Dänholm, mit einem Grundstück, weil Micha zu früh abgebogen ist. Im Kanal ist es recht flach und so besuchen wir morgens den Hafenmeister und fragen nach einem für uns geeigneten Liegeplatz. Antwort: „Sucht euch einen aus“. Der Hafen ist noch recht neu und anscheinend wurde dem Verein mehr versprochen, als später gehalten wurde. Denn die meisten Plätze sind für uns zu schmal und auch zu flach. Wir kommen am Ende doch noch klar und liegen auf dem Ausrüstungsplatz, mit Genehmigung.

Aufklaren und ab in die Bahn nach Rostock. Auf dem Bahnhof gibt es Mittag und wir verpassen unseren Zug, weil jemand getrödelt hat. Der Stimmung tat das nur wenig Abbruch.

Die Regatta Rund Rügen brachte ordentlich Spaß. Dank der herrschenden starken westlichen Winde haben wir die Strecke vom Start am Dänholm bis zum Südperd in weniger als 2 Stunden geschafft, die kurze Startkreuz mit vollem Groß und Fock, dann unter Parasailor vor dem Wind. Für alle an Bord war das aufregend und imposant zugleich. Eigentlich war das Groß für die Kreuz zu groß, aber vor dem Wind können wir schlecht ausreffen, also mußte es so gehen. Wir kamen als dritte an die Tonne, kurz vor der großen Meute, zum Glück. Bordbuch: „Spikurs durch den Greifswalder Bodden: Spaß ↑, Platt vor Laken 9-11 Knoten, leichte Geigenfahrt, aber steuerbar. Neben uns die ganze Zeit LEANDER, vor uns – leider

– KERKYRA, aber wir arbeiten dran. Stimmung ist gut, es geht voran in Richtung Stubbenkammer.“ Miron schaffte es kaum mitzukoppeln.

Wir waren erfolgreicher als im letzten Jahr, segelten als 4. durch das Ziel, trotzdem gelang uns nur ein gerechneter 8.



Rund Rügen

Platz von 23.

Wieder in Rostock stand das Ärztesegeln an, die UNIVERSITAS ist schließlich anspruchsvoll. 3 Tage war der Wind so, daß wir uns mit den Gästen auf die See wagen konnten. An einem Tag hat es aber so geweht, daß wir die UNIVERSITAS in

den Alten Strom verholen mußten. Paul und ich haben uns abends getroffen und das Manöver in Angriff genommen. Die „Lady“ lag am Außensteg neben dem Fährbecken und bockte 2 Meter vor und zurück. Auch der Abstand vom Steg variierte zwischen 20 Zentimetern und 1,5 Metern. Nachdem wir den Aufstieg geschafft hatten, gingen wir unter Deck und wollten einen Plan machen, die UNI ist wie gesagt windanfällig ohne Fahrt. Das erste was geschah war, daß wir beide auf die Bretter flogen, als sich das Schiff in die Festmacher warf. Nach langem Hilfsleinenausbringen und mit Unterstützung anderer Yachties gelang uns die Ausfahrt. Wir hätten auch nicht später damit anfangen dürfen.

In dieser ersten Saisonhälfte hat die Mannschaft der UNIVERSITAS auch die Renovierung des Hexenhauses in Angriff genommen. Wir haben unter Ankes Regie Fußboden,



Hexenhausrenovierung

Wände, Türen und Fenster abgezogen, geschliffen und neu gestrichen, ein Aufwand, der bei einigen Arbeitsstunden für mind. 2 Jahre gebracht hat. Jetzt lädt das Hexenhaus hoffentlich wieder ein paar Jahre zum Feiern ein.

Paul, Anke, Micha und Albrecht haben bei dieser Gelegenheit auch die UNI in Öl gestiftet- für spätere Jahre ein Andenken.

Kurz vor der Warnemünder Woche konnten wir die UNIVERSITAS wieder bei Jan aus dem Wasser kranen und das Unterwasserschiff putzen. Bei dieser Gelegenheit zeigte sich auch, daß sich die Arbeit am vorderen Unterwasserschiff gelohnt hat und die Oberfläche sehr glatt und eben geworden ist.

Die Pokalregatten vor dem Neptunhotel waren stürmisch und wir waren ein Schiff von wenigen, die unter Spinnacker die Vor- und Raumwindkurse segelten. Keiner konnte uns den ersten Platz streitig machen.



Unterwasserschiff putzen

Das Highlight des Jahres sollte Rund Bornholm werden. Es ging als eins der 3 letzten Schiffe um 18.30 Uhr los, mit wenig Wind, aber immerhin von hinten. Wir wechselten alle halbe bis dreiviertel Stunde den Spi, um die Segelfläche den dann doch zunehmenden Winden anzupassen. Etwa gegen Neun kam der Parasailor 2 zum Einsatz.

Im Laufe der Nacht nahm der Wind stetig zu und kam bis auf 27-30 Knoten. Um uns herum mußten sie Segler ihre Blasen bergen und auf Genua umstellen. Wir konnten mit unserem Spezialspi und vollem Groß bis hinter Bornholm weitersegeln. Im Durchschnitt 10-11 Knoten, kurze Rutscher von 17 Knoten waren aber auch dabei. So waren wir Mittags schon in Svannecke.



Rund Bornholm

Hinter Bornholm gab es Essen und Ruhe vor dem Sturm.

Denn im letzten Jahr haben wir auf der Rücktour etwa 2 Stunden auf einen anderen Eintonner verloren. Auch wenn dieser in diesem Jahr nicht

wieder dabei war, wollten wir die Zeit nicht liegen lassen. So haben wir die UNIVERSITAS nach der IMS Tabelle unseres Meßbriefes getrimmt und sie wohl das erste Mal seit einigen Monaten wieder auf Vollspeer gebracht. Daß das dem Schlafbedürfnis der Mannschaft zuwider lief, kann man sich ausmalen. Wir segelten bei etwa 20 Knoten Wind Vollzeug mit 32-35° zum Wahren Wind und 7,5 Knoten Bootsgeschwindigkeit durchs Wasser. Vorne auf dem Vordeck

müssen zwei Zwerge gestanden haben, die mit großen Vorschlaghämmern auf das Boot einschlugen.

Paul sagte nach der Wettfahrt, daß er in der Hängekoje zwischen Deck und Kojenboden hin- und hergeflogen ist.

Es hat sich aber gelohnt, nach 40 Stunden und 23 Minuten gingen wir durch das Ziel. Wir sind damit gesegelt und gerechnet in der Gesamtwertung 3. von 76 geworden, gleichzeitig bester unserer Klasse und bester Rostocker. Damit holten wir uns den NNN-Pokal für das beste Rostocker Schiff zurück, den wir im letzten Jahr an die KERKYRA abgeben mußten.

Es folgte die Bäderwettfahrt und in der Gesamtwertung der Warnemünder Woche ein beachtenswerter 6. Platz bei etwa 100 Teilnehmern.

Während der Hanse – Sail segelten wir wieder 30 Gäste aus, denn die UNIVERSITAS ist wie gesagt sehr anspruchsvoll.

Nach der Sail wollten wir zum 2. Mal am HSH-Nordbank-Cup teilnehmen. Leider knickte der Mast auf der ersten Etappe in Höhe der Fallaustritte, so das die Regatta abgebrochen und das Schiff nach Aabenraa gebracht werden mußte. Dort wurde der verbogene Teil des Mastes entfernt und durch ein neues Stück ersetzt. Es wurden auch zusätzliche Verstärkungen eingebracht, die den Mast jetzt hoffentlich stabiler machen. Nach 4 Wochen lief das Schiff in Gehlsdorf wieder ein.

Die Wochen danach lag die UNI leider viel am Steg.

Erst zum Ende der Saison hat es uns wieder gepackt und wir sind noch mal los nach Langeland. Endlich einmal Richtung Westen bei unserer nun schon im dritten Jahr stattfindenden Herbsttour. Wir sind über Bagenkop nach Svendborg gesegelt, durch die schöne dänische Südsee. Zurück ging es über Burgtiefe wieder nach Hause in den ASV.

Abschluß der Saison war die WSC 75 Regatta und ein kurzes Schnuppersegeln für die neuen Studenten mit Interesse am Segeln.

Im Jahr 2004 haben wir 2000 Seemeilen auf der Ostsee und zum Teil auf der Warnow zurückgelegt, und damit den Pokal für das aktivste Vereinsschiff gewonnen.



Winterlager

Nun steht unser Flaggschiff wieder auf dem Gelände und wartet darauf, daß die Üblichen die Vorbereitungen für die Saison 2005 treffen.

Wir haben uns sehr viel vorgenommen, es soll der Baltic-Sprint Cup gesegelt werden. Das ist eine neue Regatta im Juli, die von Stockholm/Sandhamn über Helsinki, Tallin, Riga, Klaipeda, Danzig und Kopenhagen nach Rostock führt. Dieses Vorhaben wird in der Saison an erster Stelle stehen, deshalb wundert euch bitte nicht, wenn es etwas später ins Wasser geht.

Diese Gelegenheit wollen wir auch nutzen, um uns bei unseren Sponsoren zu bedanken, zu nennen sind da vor allem:
die Hanseatische Brauerei Rostock,
die Istec AG,
der Industrie- und Yachtausrüster Rainer Treulieb und
der Yachtservice Pohl.

Ein erfolgreiches Jahr 2005 wünscht euch allen
die Crew der

SY UNIVERSITAS

Jahresbericht der Jugendgruppe des ASV z. R. und MYCR e.V. 2004

Die Segelsaison 2004 ist zuende und war rückblickend für die Segler der Trainingsgemeinschaft MYCR und ASVzR eine erfolgreiche und erlebnisreiche Saison.



Theorie im Winter

Das Wintertraining gestaltete sich, wie in jedem Jahr, durch Theorieunterricht in der Borwinschule, sowie Sport in der Gehlsdorfer Sporthalle. In der zweiten Februarwoche konnten wir uns auf ein Wiedersehen mit unseren tschechischen

Segelfreunden in Vrch Labí zum Ski- und Snowboardfahren freuen bei der viele Kinder teilnahmen.

Ab Anfang März begannen wir mit den Bootsarbeiten in Gehlsdorf, die über das vorige Jahr hinweg angefallen sind, so daß wir in der ersten Aprilwoche mit dem Warnowtraining beginnen konnten. 2 Wochen später fand dann bereits die erste Regatta, der VHV Cup, in Rostock statt.



im Winterlager



Wolle an der Schanze beim
Nachtski



Rike Hauschulz - dito

Die Saison war durch viele Bootsklassenumstiege gekennzeichnet, so daß wir viele junge Teams in den einzelnen Trainingsgruppen begrüßen konnten. Durch die Anschaffung von zwei neuen Schlauchbooten und vier Regattatonnen wurde das Durchführen von Wettfahrten erleichtert. Beim Ostseetraining der Cadets nach Ostern zeigten sich die Vorteile dieser Neuerwerbungen. Dieses Trainingslager diente der Vorbereitung auf kommende Regatten und wurde gemeinsam mit den Berliner Seglern durchgeführt.

Mitte April startete die Segelsaison 2004 mit dem VHV Cup, der durch den Segelverein Turbine Rostock ausgetragen wurde. Dies war gleichzeitig die erste von vier Stadtmeisterschaftsregatten. Besonders erfolgreich bei den 420ern waren Florian und Christoph mit einem 2. Platz, sowie Laszlo und Franz mit einem 4. von insgesamt 8 Startern. Ebenfalls einen 2. Platz von wiederum 8 Teams belegten



Anne Werner im 420er

Freddy und Freddy bei den Cadets. In der Optikkategorie erzielte sich Marleen Platz 3 von 17 Teilnehmern. Am Samstagabend trafen sich die älteren Segler auf der Seglerseglerparty im Rostocker Yachtclub wieder, um den Beginn der Sommersaison zu feiern.

Ein besonderes Ereignis für Rostock war die Eröffnung des neuen Olympiayachthafens Hohe Düne in Warnemünde, wo auch unser Verein präsent war. Begrüßt wurden die Segler durch Politiker wie Innenminister Otto Schily und den Ministerpräsidenten Harald Ringstorff. Außerdem gab es Urkunden und leckeres Essen, sowie einen Fototermin mit der Ostseezeitung.

Die erste vom eigenen Verein ausgetragene Regatta war der Ostseecup der Cadets, der sich dieses Jahr nicht ganz so reger Teilnahme erfreuen konnte. Aus nur 16 Booten ging Alexander Eilhard



Pause auf dem Schlauchboot

aus Berlin bei schönem Wetter als Sieger hervor, jedoch konnten sich die Rostocker Teams nicht in den vorderen Plätzen etablieren. Unser Dank geht an alle Eltern und Vereinsmitglieder, die uns tatkräftig unterstützten, besonders Jens Dedow, mit seiner Yacht ELEKTRA als



Maria und Franzl

Startschiff, Axel Rafoth mit AVIOR als Zielschiff, sowie Frau Krüger, Frau Albrecht, Frau Schöneberg und Frau Baracz, die uns an Land zur Seite standen.

Am 8.5. starteten dann alle Rostocker Vereine mit einem gemeinsamen Ansegeln in die neue Saison. Auch Mitglieder unserer Jugendgruppe beteiligten sich am Geschehen. In



unsere 4zwo Mädels lassen sich wieder hängen

Warnemünde gab es ein gemütliches Beisammensein mit Kaffee und Kuchen im WSC. Nach einem Schlag auf die Ostsee, ließen wir den Tag beim Grillen im ROYC ausklingen.

Unsere Jugendgruppe besteht aus rund 40 aktiven Seglern. Im

Gegensatz zu den vorigen Jahren konnten wir einige neue junge Segler bei uns begrüßen. Die 13 Optis wurden auch dieses Jahr wieder von Andrea, Jan und Conny betreut. Mäcky war für die sieben Cadetteams verantwortlich und bei den 420er segelten 6 Boote unter der Leitung von Mathias, Monique und Peter.

Mitte Mai fuhren die 420er nach Wismar zum Bitburg-Pokal, bei dem Florian und Christoph den dritten und Laszlo und Franz den zwölften Platz von insgesamt 20 Teilnehmern bei sehr wechselnden Wetterbedingungen belegten. Besonders erfreulich bei dieser Regatta war die Zusammenarbeit mit den



anderen Rostockern Vereinen, wie dem RSC92 und TURO. So konnten die insgesamt 6 Boote aus Rostock gemeinsam an Land und auf dem Wasser betreut werden.

jeder trägt sein Teil dazu bei

Am gleichen Wochenende fand die Buddelschiffregatta in Berlin

statt. Bei insgesamt 23 Booten belegten Wolfgang und Soentke den elften und Oskar und Oliver den 15 Platz, die den dort herrschenden schwierigen Wetterbedingungen trotzten. Erfreulich waren die gute Unterstützung der begleitenden Eltern und die Teilnahme unserer jüngsten Segler.

Ein ebenfalls wichtiges Ereignis für Rostocks Olympia Bewerbung war die Entscheidung ob Leipzig-Rostock in die engere Wahl kommt. Bei der Veranstaltung im Stadthafen

waren neben einem starken Presseaufgebot und vielen anderen Seglern auch Monique und Peter mit einem 420er vor Ort. Zu unserer großen Enttäuschung fiel die Entscheidung leider nicht auf die deutsche Bewerbung.



Kai und Olli

Der zweite Stadtmeisterschaftslauf wurde Ende Mai von der RSC92 veranstaltet. Bei dem nun neu betitelten Olymp-Cup segelten viele Cadets, 420er bei schwierigen Bedingungen um wertvolle Preise. Florian und Christoph erkämpften sich vor Peter und Monique den zweiten Platz bei den 420er.

Ein weiteres Highlight in diesem Sommer war die 2. Pfingstregatta, die Europa-Hotel-Trophy die von den Rostocker Vereinen veranstaltet wurde. Viele unserer Jugendsegler segelten auf den über 80 Booten bei leichten Winden von Warnemünde nach Kühlungsborn mit, wo auch das Hafenfest viele segelinteressierte Leute anzog.

Im Juni folgten weitere Auswärtsregatten, wie die Frühjahrsregatta in Ratzeburg, der Müritzcup in Röbel und eine Cadetregatta in Rerik. Auf diesen



nach dem Segeln in Röbel

Regatten waren unsere Segler zahlreich vertreten. Auffällig war, daß unsere Boote vergleichsweise veraltet waren und eher Plätze im Mittelfeld ersegelt wurden.



Soentke und Freddy auf der Kreuzfahrt.

g in diesem Jahr die Landesjugendregatta Ende Juni, bei der sich verschiedene Seglervereine präsentierten. Die Veranstaltung fand in einer feierlichen Zeremonie in der Stadthalle statt, zu der auch eine Sportlerfeier nach den Wettbewerben auf dem Wasser, im Rostocker Eishalle

Zum Beginn der Sommerferien fand die Warnemünder Woche statt, bei der kein 420er Team aus unserem Verein startete. Aber bei den Pokalregatten, der Bäderregatta und Rund Bornholm waren viele Segler aus der Jugendgruppe vertreten.

In den letzten zwei Ferienwochen veranstalteten wir unser Sommertrainingslager in Neubrandenburg. Mit knapp 50 Leuten schliefen wir auf dem Gelände des PSV Neubrandenburg in unseren großen Armeezelten. Mit dabei waren auch dieses Jahr wieder tschechische Segler, die gemeinsam mit uns vormittags trainierten, um nachmittags gute Plätze bei den Lagermeisterschaften zu erreichen. Bei schönem Wetter, aber leider auch viel zu wenig Wind unternahmen wir unter anderem eine Tagestour zur anderen Seite des Tollensesees. Abgerundet wurde das Lager durch die Neptuntaufe und einer Nachtwanderung.

Die Landesjugendmeisterschaft fand in diesem Jahr in Plau am See statt. Gegen ein starkes Feld konnten sich unsere Segler leider nicht so gut durchsetzen. Bei den Optis erreichte Marleen einen 15. und Kai einen 36. Platz von 87



Soentke und Viktoria Blindow mit Freddy

Startern. Florian und Christoph wurden 27. von 46 Seglern im 420er Feld und bei den Cadets ersegelten sich Wolfgang und Max einen 6. platz von 15 Startern.

Die zweite von unserem Verein veranstaltete Regatta, das Blaue Band, war gleichzeitig auch der dritte Lauf der Stadtmeisterschaft.



auf der Rücktour eingeschlafen

Insgesamt 80 Boote aus ganz MV reisten an, unter ihnen auch erstmals Teilnehmer in der Bootsklasse Zoom 8. Erfolgreich aus unserem Verein waren bei den Optis Marleen mit einem 2. und Hannes mit einem 4. Platz von insgesamt 35 Booten, bei den Cadets gab es einen

Dreifacherfolg. Wolfgang und Max siegten vor Friederike und Lukas, sowie Oskar und Luca. Ebenfalls einen ersten Platz belegten Florian und Christoph bei den 420ern. Zum Abend gab es Wurst und Fleisch vom Grill, nachdem beim FreestyleCup⁴²⁰ das kreativste Boot gewann.



Rike Hauschulz mit ihrem Opti

Der vierte und letzte Stadtmeisterschaftslauf war der Messcup Anfang Oktober. Nun war auch die Stadtmeisterschaft entschieden und wir konnten aus unserem Verein zwei

Stadtmeister beglückwünschen: Florian und Christoph gewannen bei den 420er und Freddy mit Freddy und Lukas siegten in der Cadetklasse. Die weiteren Plazierungen sahen

aber auch gut aus: so wurden Marleen zweite und Kai dritter bei den Optis und auch bei den 420er und den Cadets ersegelten sich Laszlo und Franz sowie Wolfgang mit Max und Soentke jeweils den dritten Platz.



Wolle und Max beim Preis holen in Rerik

Nachdem der Abschluß der Saison Anfang

Oktober mit der Nebelregatta in Güstrow begangen wurde fand dann Anfang Dezember unsere Weihnachtsfeier im Clubhaus statt, an der neben den Seglern auch Eltern und Geschwister teilnahmen. Bei Kaffee und Kuchen bescherte der Weihnachtsmann dann die Kinder nachdem sie fleißig Gedichte und Lieder vortrugen.



Rosi Albrecht an der Kletterwand

Abschließend bedanken uns bei allen Eltern, Eltern und anderen die uns im letzten Jahr unterstützt haben. Ohne die Yachten einiger Vereinsmitglieder hätten wir unsere selbst veranstalteten Regatten nur schwer bewältigen können. Ein großer Dank geht auch an unsere Eltern, die viele Wochenenden unterwegs waren um die Kinder mit ihren Booten zu Regatten und ins Sommerlager in ganz MV, Brandenburg und Berlin zu bringen.

Anne Werner, Franziska Werner und Tobias Gehrke

Mit der SHANTY „Rund Rügen“

Mittags, die Sonne scheint, der Spinnaker steht perfekt und wir ziehen mit über 6 Knoten Richtung Osten. Die Sonnencreme wird rumgereicht, Kann Segeln schöner sein? Eigentlich nicht.

Wir sind auf dem Weg nach Stralsund zur Regatta Rund Rügen.

Begonnen hat der Törn eigentlich schon viel früher. Das Schiff stand noch an Land, als wir uns grundsätzlich entschieden haben dieses Jahr Rund Rügen am 11.06.2004 mitzusegeln.

Davor stand allerdings noch einiges an ungeklärten Fragen zu klären. Das schwierigste war wie immer die Crew zu finden. Die Regatta sollte Freitag um 18.00 gestartet werden und es haben schließlich als Crew fest zugesagt: Volker, Stephan, Klaus Gehlhaar und ich. Also habe ich uns angemeldet. Für die Hintour in der Woche habe ich 2 Studienkollegen (Roman und Christian) gefragt und Michael sagte auch zu. Außer Christian wollten die beiden auch die Rücktour am Montag mitmachen.

Da wir Donnerstagabend schon in Stralsund sein wollten, genauer gesagt im Baggerloch, mußten wir zeitig los. Der Brückenzug um 17.20 Uhr am Donnerstag war unser anvisiertes Ziel. Mittwochabend hieß es „Leinen los“ nach Warnemünde und dort haben wir die Crew vervollständigt. Christian stieg zu. Um die Ziegelgrabenbrücke rechtzeitig zu schaffen, bei einem Schnitt von 5 Knoten, hieß es früh raus und eventuell mit der Maschine nachhelfen um den Schnitt zu halten. Kurz vor 6.00 Uhr früh sind wir dann los. Im Dunst und unter einer dichten Bewölkung zogen wir bei 2-3 Bft aus West unser Kielwasser Richtung Darßer Ort. Nach dem Segelsetzen haben wir gefrühstückt und dann zogen sich Roman und Christian zurück. Der eine in die Salonkoje, der andere machte es sich auf der Steuerbordseite im Cockpit bequem und schlief dort. Der Wind frischte langsam auf und die Logge stieg deutlich über 5 Knoten, so daß wir scheinbar ohne die Eisenfock schnell genug sein würden.

Ohne viel Welle und mit gesetztem Bullenstander erreichten wir um 11 Uhr Darßer Ort. Kurz vor selbigem wurde das Wetter immer besser. Die Sonne kam durch und die Sicht wurde deutlich besser.

Inzwischen waren auch alle wach und die Sonne machte meine Crew scheinbar aktiver. Bei schönstem Wetter rundeten wir Darßer Ort und bei nun genau achterlichem Wind gab es erst einmal etwas zu essen. Nachdem die Mägen einigermaßen voll waren ging der Spi hoch und jetzt ging es mit um die 6,5 Knoten unserem Ziel entgegen. Nun war auch klar, es ist kein Einsatz der Maschine mehr nötig um die Brücke zu schaffen.

Von 5.55 Uhr – Ablegen bis 14.10 - Spi geborgen, haben wir 43 sm zurückgelegt. Nicht schlecht der Schnitt. Jetzt kam aber der Richtige Kurs für die SHANTY. Mit Halbwind ging es im Gellenstrom Richtung Stralsund. Unter Vollzeug flogen wir unserem Ziel entgegen. Scheuerleiste im Wasser und 7 Knoten, kaum Welle und Sonne pur. Was will man mehr?

Ohne Holer fahren zu müssen ging es vorbei am Bock und Barhöft. Kurz hinter Barhöft machte es plötzlich auf dem Steuerborddeck metallisch „Pling“. -- Schreck!

Was war das? Irgend etwas metallisches ist auf eine Relingstütze gefallen. Nur was???

Im Rigg schein alles in Ordnung zu sein und dann nach kurzem Suchen fand ich auf dem Decke ein Messingteil. Rund mit Bohrung auf der einen und Innengewinde auf der anderen Seite. Wo gehört das hin? Am Mast? Nein. Aber wo? Nach einer Weile fand sich der Übeltäter. Der Spibaumbeschlag war schuld. Das Teil gehörte an selbigen und ist durch eine Feder mit Schwung abgeflogen und hat die Relingstütze berührt. Glück gehabt, aber schon komisch, daß das Ding einfach abging.

Wieder rangeschraubt und gut. Zumindest fürs Erste.

Um 16.25 Uhr haben wir die Segel im Hafen von Stralsund geborgen. Da wir nun noch eine Stunde Zeit hatten, machten wir eine langsame Hafenerundfahrt.

Nachdem wir die Ziegelgrabenbrücke passiert haben sind wir dann in den Dänholmkanal eingelaufen und suchten uns einen Liegeplatz. Dieser Boxenstopp dauert aber nicht lange, denn wir wollten noch weiter ins Baggerloch auf Drigge. In der neuen Anlage des Stralsunder Yachtclubs haben wir nur die Naßzellen besucht und ich habe uns für die Regatta angemeldet und die Unterlagen abgeholt.



SHANTY im Baggerloch

Christian's Freundin kam noch zum Dänholm und die beiden sind dann mit dem Auto zum Baggerloch gekommen.

Um 18.45 ging es dann weiter, um die halbe Meile bis ins Loch unter Motor zurückzulegen.

Langsam hineingetastet, haben wir unter Heckanker und dem Bug auf dem

Strand festgemacht. Die Einfahrt wird immer enger und flacher. Es ist vielleicht noch ein 5 Meter breiter Streifen tief genug um ins Loch zu kommen (maximal noch 2,2 Meter). Im Loch selber ist es dann wieder tief genug. Unser Anker lag auf 6 Meter, am Heck waren es 4 Meter und der Bug lag auf dem Strand. Immer wieder toll.

Nachdem Christian und Freundin auch da waren, haben wir am Strand gegrillt und es uns gut gehen lassen. Spät abends sind wir dann doch noch ins Wasser gehüpft. Mann, ist das Wasser naß!

Christians Freundin hat auf Grund der späten Uhrzeit mit an Bord geschlafen. Sie ist dann aber Früh los zur Arbeit. Nachdem die abendlichen Spuren beseitigt und gefrühstückt war, suchten wir die Ausfahrt. Die versendet aber immer mehr. Leider. Wieder auf dem Dänholm



Grillparty am Baggerloch

angekommen wurde Roman per Auto abgeholt und Michael sowie Christian sind zum Zug. Zuvor hatte es angefangen zu regnen und wir haben unter der Kuchenbude noch Mittag gemacht.

Als die drei weg waren, räumte ich ein wenig das Schiff auf und bereitete es auf unseren Start um 18.15 vor. Der Wind legte nun langsam zu und der Himmel riß am Nachmittag zum Glück wieder auf. Als Klaus und Stephan am Schiff eintrafen, konnten wir schon wieder im Cockpit ohne Kuchenbude das erste Bier trinken. Uns fehlte dann noch unsere Klassenflagge. Ziffer 4 Nachdem auch die UNIVERSITAS keine „4“ an Bord hatte, nähte ich schnell die Dänemarkflagge zu einem Dreieck um. Das ging auch. Langsam machten sich die alle Teilnehmer auf zum Start. Inzwischen wehte es recht stark, so daß wir erst einmal mit einem Reff im Groß starteten. Da wir in unserer Klasse erst den 4. Start hatten, war nun auch Platz und nicht mehr so ein Gedränge. Wie unserer Konkurrenten auch, haben wir den Start etwas verschlafen. Nachdem SHANTY als erste die Luvtonne gerundet hat, ca. 100 Meter in Luv vom Start, refften wir aus. Klaus war sehr erstaunt und erfreut, das wir mit dem Reff so hoch an den Wind gehen konnten und die Tonne mit einem Schlag erreichten. Wir haben dann vorm Wind ausgerefft und von unserem Gegner hörte man die Worte „Die reffen aus, wir müssen auch ausreffen“. Unser Gegner ging dazu in den Wind. Das war schon die Entscheidung, nur wußte man das noch nicht. Die anderen Gegner waren sichtbar langsamer. Nachdem uns Klaus noch einige Hinweise zu den Manövern gegeben hat und ein paar Tipps gab, setzen wir diese gleich um. Ab den Hochspannungsleitungen wurden wir dann immer langsamer, aber auch die Konkurrenz.

Nach rund 11 Meilen ging der neue Spi hoch. Auch auf dem anderen Schiff ging der Spi hoch. Sie mußten nachziehen. Nach der Regatta meinte die MERIDIAN-Crew, eigentlich wollten sie keinen Spi setzen, aber konnten uns ja nicht wegfahren lassen.

Als wir dann auf dem Bodden waren und die Welle zunahm, bargen wir den Spi. Wir mußten dann auch Halsen. Diese lief aber nicht so ab wie sie sollte. Stephan und Volker waren an der Schot und holten diese dicht. Nur das Groß bewegte sich nicht weiter, auch nachdem schon das Achterliek durch den Wind war. Dann sahen wir den

Grund. Der Bulle war noch fest. Scheibenkleister! Dann machte es laut knack und das Segel war auf der neuen Seite. Der Draht des Bullen ist einfach gerissen. Der Block war kaputt, aber der alte korrodierte Aluminiumkarabiner hielt.

Auch unter Genua und Groß war das Schiff trotzdem nicht langsamer. Auf dem Bodden machten wir dann noch Abendbrot und verteilten die Wachen. Klaus und ich übernahmen die Erste. Halb zehn passierten wir den Wendepunkt Böttchergrund Ost und der Gegner, das Schiff MERIDIAN war immer noch hinter uns, aber nicht mehr weit weg. Es waren weniger als 100 Meter. Wir durften uns keinen Fehler erlauben.

Nach passieren von Thießow gingen Stephan und Volker in die Kojen. Klaus steuerte und wir fuhren mit sehr guter Geschwindigkeit unter Vollzeug Richtung Arkona. Wir führten als es dunkel wurde auch vorschriftsmäßig die Lichter, nur die MERIDIAN machte als es dunkel war einfach die Beleuchtung wieder aus. Nun konnten wir nicht mehr sehen, ob der Abstand größer oder kleiner wurde. Von den Schiffen hinter der MERIDIAN waren nur noch die Lichter zu sehen. Der Abstand war extrem groß und es war klar, das ist keine Konkurrenz mehr. Wir passierten Kollicker Ort um 1 Uhr nachts dicht unter Land und ab da sind wir hoch an den Wind und fuhren mit Anlieger Arkona entgegen. Die Tromper Wiek zog sich endlos hin. Um 4.50 ging die Sonne auf. Da waren wir schon auf der Kreuz zwischen dem Kap und Dornbusch. Das Wetter wurde langsam aber stetig schlechter. Die MERIDIAN war mal dichter und mal weiter weg. Durch die Kreuz schnitten sich unsere Kurse immer wieder. Die Frage war nun, wie läuft der Strom? Unter Land oder auf See? Mal machten wir einen langen Schlag auf See, mal blieben wir dicht unter Land. Es war aber kein Unterschied zu merken. Es stand also kein Strom, oder überall gleich wenig. Nachdem wir Dranske passieren konnten und die MERIDIAN noch einen Holer fahren mußte, war uns klar, nun kann nicht mehr viel passieren. Unser Schlag führte weit in die Dransker Bucht hinein, die Welle war dort deutlich geringer und wir schneller. Nachdem wir dann auf Steuerbordbug Dornbusch rundetet begann es zu regnen. Aber was wichtig war, die MERIDIAN war deutlich achteraus. So etwa 200 Metern.

Das Runden um halb neun hieß aber auch, wir konnten abfallen und rauschten nun mit 7 Knoten auf Halbwind dem Ziel entgegen. Unser Vorsprung wuchs. Das Ziel vor Barhöft war, mit etwas knüppeln auf den letzten Metern, ohne Manöver erreichbar. Nach genau 16 Stunden und 8 Sekunden und 91 Meilen querten wir die Ziellinie 8 Minuten vor der Meridian als Erster unserer Klasse. Die anderen Schiffe unserer Klasse haben abgebrochen. Durch den Yardstick von 112 (wir) und 111 (MERIDIAN) war klar daß wir gewonnen haben. Der Vorsprung vom Ausreffmanöver nach dem Start konnten unsere Gegner nicht mehr aufholen.

Bei der Steuermannsbesprechung wurde extra drauf hingewiesen ohne Nationalflagge zu fahren, denn der BGS machte dieses Wochenende eine großangelegte Kontrolle zum Schengenabkommen. Wir wurden vom BGS nicht kontrolliert, alle anderen Schiffe schon.

Kurz nach halb elf waren wir in Barhöft fest und schälten uns aus dem Ölzeug, denn inzwischen schien wieder die Sonne. Nach dem Mittag wurde Siesta gehalten. Klaus und ich im Cockpit, Volker und Stephan im Salon. Klaus und ich sägten den Hafen auseinander. War aber auch schön so in der Sonne zu liegen.

Pünktlich zum Kaffee machten wir uns auf Richtung Stralsund. Die Siegerehrung war nun Pflicht. Wir erreichten die Brücke auf die Minute. Als wir ankamen war die Durchfahrt offen und auf Grün. Wieder auf dem Dänholm kamen meine Eltern und es gab frischen Kuchen und Kaffee.

Nach der Preisverleihung, Pokal, Urkunde und Buchgutschein von Weiland, machten sich Klaus und Stephan auf den Heimweg. Volker ist erst Sonntag Vormittag los.

Roman und Michael wollten Sonntag Nachmittag kommen und dann sollte es noch bis mindestens Barhöft gehen. Darßer Ort war leider gesperrt, so daß die Rückreise in einem Rutsch erfolgen mußte. Der Wetterbericht versprach aber zunehmenden Wind aus West. Was das wohl wird?

Michael sammelten wir dann im Nordhafen ein und nach Bunkern von ein paar Litern Diesel ging es weiter. Der Wind wurde immer mehr und wir entschieden uns nach Vitte zu fahren, damit wir

Montag dann „nur“ um Hiddensee rum müssen und dann einen Schlag sparen.

In 2,5 Stunden waren wir in Vitte und dort wurde wie üblich gegrillt. Die Duschen waren schon zu und in dem anderen Waschraum gab es nur kaltes Wasser. Vitte eben.

Der nächste Morgen. Der Hafenmeister kam um 7 und hat erst mal kassiert. Inklusiv Kurtaxe. Und zusätzlich gab es Wind, Wind und Wind. Nachdem wir einen Spaziergang an den Weststrand gemacht haben, stand auch für mich fest, das wird heute nix. Bei 6-7 aus West bis Rostock zu kreuzen, muß nicht sein.

Also Handy raus und in Schaprade bei Hannes angerufen. Der arbeitet dort bei Dübe als Segelmacher und



konnte sagen, ob in Schaprade ein Liegeplatz frei ist. Es war frei. Also los. Nur unter Genua sind wir noch an zwei Grundstüzern vorbei. Bei dem Wind konnten wir nicht helfen. Auch der Strom zwischen Rügen und Hiddensee setzte recht stark. Selbst nur unter Genua knackten wir die 7 Knoten. Fest am neuen Schwimmsteg in Schaprade noch kurz mit Hannes gesprochen und dann mit dem Bus zum Zug. Hannes wollte zum Schiff schauen.

Nun war also das Problem, wie das Schiff zurückbekommen. Denn am kommenden Wochenende sollte es schon wieder in Rostock sein. Es war Sommersonnenwendefeier. Niels und Helmut, ein Bekannter von Niels, Michael und ich sagten zu das Schiff in der Nacht von Freitag zu Samstag nach Rostock zu segeln. Damit die Anreise für die drei nicht so schwer ist, fuhr ich mit meinem Vater die SHANTY nach Stralsund zur Nordmole und die drei trafen kurze Zeit später auch ein. Helmut ist Vogelkundler und freute sich nach dem Ablegen um 21.00 Uhr über die Vögel die wir am Bock und Gellen passierten. Da kein Wind mehr wehte, ließen wir die Eisenfock sprechen.

Michael und Niels gingen schlafen und ich machte mit Helmut einen Crashkurs im Nachtsegeln und Rudergehen nach Kompaß und Sternen.

Gegen Mitternacht kam eine leichte Brise auf und wir konnten Segeln. Leider nicht lange. Die leichte Brise hielt nur eine Stunde an. Danach hieß es unter Groß und Maschine bis Darßer Ort. Nachdem wir diesen passiert haben, kam wieder Wind auf, allerdings aus Süd-Südwest. Das hieß Anlieger mindestens bis zum Seekanal und dann mit Holern die Warnow rauf Richtung Rostock. Inzwischen fing es wieder an zu regnen. Michael und Niels übernahmen die Wache. Irgendwann verholte auch ich mich in die Koje, ließ aber das Ölzeug übergestreift, da das Wetter nicht vielversprechend war. Es frischte zwar ein wenig auf, aber reffen war noch nicht notwendig. Pünktlich um 8 konnten wir am Tonnenpaar 3/4 des Seekanals wenden und näherten uns langsam Gehlsdorf. Mit passieren der Molen wurde das Wetter auch wieder besser, so daß wir pünktlich halb elf bei Sonnenschein wieder im Heimathafen festmachen konnten. Dirk wartete schon, da es gleich wieder Richtung Schnatermann los gehen sollte.

Klaus hat uns einige Tricks und Tipps gegeben, die wir im Laufe des Jahres anwenden lernten.

Christoph Boelke



Ist die Mecklenburger Bucht ein gefährliches Gewässer?

In dem letzten Jahr mußte das BSU mehrere tödliche Unfälle untersuchen.

Auszug aus dem Untersuchungsbericht 122/04 des BSU vom 1. November 2004:

„Am Pfingstmontag, den 31. Mai 2004 segelte die SY RENI auf Bb-Bug bei NNO Wind um 5 bis 6 Bft, in Böen 7 Bft, von Kühlungsborn kommend, in Richtung Fehmarn.

Um ca. 11.30 Uhr wurde der Bootsführer durch eine extrem hohe Welle aus dem Cockpit geschleudert. Sofort eingeleitete Rettungsmanöver durch die an Bord verbliebene Ehefrau zur Bergung des im Wasser schwimmenden Ehemannes blieben erfolglos. Nach ca. 5 bis 6 mißglückten Versuchen eines "Mann-über-Bord" Manövers unter Segel ging der Bootsführer unter. Nachdem die Ehefrau ihren Mann aus den Augen verloren hatte, befuhr sie ziellos die Mecklenburger Bucht und wurde gegen 14:00 Uhr von der SY ONDA, ca. 1,5 sm vor der Seebrücke Dahme, mit zerrissenem Großsegel treibend aufgefunden. Um 14 08 Uhr wurde über UKW der Seenotruf „Mann über Bord" ausgelöst unter Angabe des Fundortes der SY RENI und eine umfangreiche Suche nach der vermißten Person eingeleitet. Anschließend wurde die SY RENI von der SY ONDA in den Hafen von Grömitz geschleppt, wo sie um 16 20 Uhr festgemacht werden konnte.

Nach Befragung der Ehefrau durch die WSP im Hafen von Grömitz gegen 16:20 Uhr wurde die Suche durch das MRCC neu koordiniert und örtlich verlegt. Diese eingeleitete Suche blieb jedoch erfolglos.“

Die SY-RENI war ein Vierteltonner.

Auszug aus dem Untersuchungsbericht 338/03 des BSU vom 1. Juli 2004:

„Am Samstag, den 8. November 2003 segelte die SY LISA auf Stb.-Bug bei östlichen Winden um 5 bis 6 Bft, von Gedser kommend, in Richtung Staberhuk/Fehmarn. Bei der Tonne „Staberhuk Ost“ wurde eine Kursänderung mit westlichem Kurs in Richtung Burgstaaken vorgenommen. Unmittelbar nach einer mit der Kursänderung eingeleiteten Halse auf Bb.-Bug riß eine zur Sicherung des Segelbaumes angebrachte Sicherungsleine. Der schon mittschiffs stehende Baum holte schnell nach Stb. über, wodurch gegen 14:10 Uhr ein Besatzungsmitglied den Halt verlor und über das Stb.-Schanzkleid über Bord geschleudert wurde. Sofort eingeleitete Rettungsmanöver zur Bergung des zunächst im Wasser schwimmenden und nach mehreren Fehlversuchen inzwischen mit dem Kopf unter Wasser treibenden und wenig später nicht mehr gesehenen Verunglückten blieben erfolglos. Um ca. 14:50 Uhr wurde die Suche nach dem Verunglückten abgebrochen und anschließend der Hafen Burgstaaken angelaufen, wo um ca. 16 05 Uhr der Vorfall gemeldet wurde. Eine danach eingeleitete, umfangreiche Suche nach der vermißten Person blieb jedoch erfolglos.“

Die Crew hatte den Mann schon mehrfach längsseits und ist nur mit dem Bootshaken am Ölzeug abgerutscht!

Auszug aus dem Untersuchungsbericht 145/04 des BSU vom 1. Februar 2005:

„Auf der Reise der SY ALENA von Kiel nach Gedser/Dänemark fiel am 20. Juni 2004 der 64-jährige Skipper beim Einholen des Großsegels und SW-lichen Winden der Stärke 3 bis 4 Bft bei einer kennzeichnenden Wellenhöhe von 0,5 m, ca. 9 sm SWlich von Gedser, außerbords. Rettungsversuche der mitsegelnden Ehefrau blieben erfolglos.“

Die ALENA wurde nach einem um 22:15 Uhr mitgehört und an das MRCC Bremen weitergegebenen Notruf zweier schwedischer Schiffe um 23:49 Uhr von einem BGS-Schiff gefunden. Unter Begleitung eines BGS-Bootes wurde die Yacht nach Gedser verbracht, wo die Ehefrau in ärztliche Hilfe ins Krankenhaus nach Nykøbing übergeben wurde. Die Suche mit drei BGS-Schiffen, zwei dänischen und deutschen Seenotrettungskreuzern, zwei Hubschraubern des BGB und der deutschen Marine, zwei dänischen Marinehubschraubern, einem dänischen Marineschiff und zwei dänischen Vermessungsschiffen blieb erfolglos und wurde am nächsten Morgen eingestellt. Am 4. August 2004 wurde der Leichnam des Skippers bei Bagenkop SW-lich von Langeland gefunden.“

Diese Unfälle sind alle tödlich verlaufen und haben alle das gleiche Muster.

Bei allen ist eine Person über Bord gefallen und hatte keine Rettungsweste um. Bei allen hat die Crew es geschafft das Schiff wieder in unmittelbare Nähe des Mannes im Wasser wieder zu bringen. Im Falle der ALENA hat der Skipper sogar noch die Schuh ausgezogen und in Richtung Schiff geworfen.

Bei jedem der Unfälle wurden KEINE Rettungsmittel hinterhergeworfen. Diese waren in 2 Fällen sogar griffbereit am Heckkorb. Alle Toten sind NEBEN dem Schiff ertrunken. Nur weil keine Rettungsringe, Leinen oder andere Schwimmkörper, wo man sich hätte dran festhalten können, hinterhergeworfen wurden.

Diese Unfälle sind unmittelbar in unserem Heimatevier passiert. Daher möchte ich noch einmal an alle Vereinsmitglieder appellieren Rettungsmanöver zu üben und auch immer wieder einfach nur durchzusprechen. Denn diese Unfälle zeigen eines: Das Wichtigste ist, das der im Wasser

treibende Rettungsmittel zur Verfügung hat und sich an diesen Festhalten kann.

Noch wichtiger ist logischerweise, nicht ins Wasser zu fallen, aber es passiert. Und dann sollten die Crew, auch Gäste, wissen was zu tun ist.

Ich finde es schlimm wenn erst der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung schreiben muß:

„Die Häufung der tödlichen Unfälle, bei denen Personen ungesichert über Bord gefallen sind, nicht rechtzeitig geborgen werden konnten und bei vollem Bewußtsein ertranken, nur weil keine Rettungsmittel angelegt wurden, sollte zum Nachdenken und zur Diskussion anregen.

Die BSU weist alle Fahrzeugführer von Sportbooten daher nochmals eindringlich auf die Einhaltung der Nummer 1.4, Regel 7 - Mensch-über-Bord- der zehn Sicherheitsregeln für

Wassersportler hin, wonach Maßnahmen gegen das Überbordfallen und das Bergen von über Bord Gefallenen zu treffen sind und rechtzeitig Rettungswesten und Sicherheitsgurte angelegt werden müssen. Diese Regeln sind veröffentlicht in der Broschüre Sicherheit im See- und Küstenbereich des BSH.“



Alle Berichte sind ausführlich unter www.bsu-bund.de/publik/index.htm zu finden und sollten zum Nachdenken anregen.

In diesem Sinne, allen eine Unfallfreie Segelsaison 2005.

Christoph Boelke

Beiträge und Gebühren des ASV zu Rostock

Beiträge/Aufnahmegebühren:

	Abkürzung (bei Überweisung angeben)	Jahresbeitrag	Aufnahmegebühr
Ordentliches Mitglied	VMB	165 €	125 €
Partner	PMB	42 €	3 €
Student	STB	83 €	6 €
Schüler	SCB	42 €	3 €
Förderer (Spende)	FMB	mind. 50 € (nahegelegt)	
Ehrenmitglieder	EMB	kein Beitrag	

Termine/Mahngebühren für Beiträge:

Beitrag - fällig bis 29.02. des laufenden Jahres

Zahlung ab 01.03.: Beitrag + 16 € Mahngebühr; 1. Mahnung

Zahlung ab 01.07.: Beitrag + 26 € Mahngebühr; 2. Mahnung

Im folgenden Jahr auf Frühjahrsvollversammlung: Ausschluß oder Aufschub (auf Antrag)

Liegegelder:

Sommer			Winter		
LG Kategorie A	ALG	175 €	LG Freigelände	FLG	55 €
LG Kategorie B	BLG	155 €	LG Bootshalle	HLG	105 €
LG Kategorie C	CLG	115 €	LG am Steg	WLG	55 €
Jollen	JLG	55 €	Jollen Freigelände	FJG	12 €
Energie und Wasser	EWU	12 €	Jollen Schleppdach	SJG	26 €
Slippen (1 mal)	SLM	13 €	Jollen Halle	HJG	55 €

Termine/Mahngebühren für Liegegebühren:

Liegegebühren und sonstiges – fällig bis 30.04. des laufenden Jahres
Zahlung ab 01.05.: LG, Sonstiges + 16 € Mahngebühr 1. Mahnung
Zahlung ab 01.07.: LG, Sonstiges + 26 € Mahngebühr 2. Mahnung

Sonstiges:

Nicht geleistete Arbeitsstunde	NGA	10 €
Nicht geleisteter Bootshausdienst	NGB	12 €
Mahnung Beitrag ab 1.3.	MA3	16 €
Mahnung Beitrag ab 1.7.	MA7	26 €
Mahnung LG ab 1.5.	MA5	16 €
Mahnung LG ab 1.7.	MA7	26 €

Die Arbeitsstunden sind bis zur Frühjahrsvollversammlung des folgenden Jahres abzurechnen, ansonsten gelten sie als nicht geleistet. Ab folgenden Jahr auf Frühjahrsvollversammlung: Ausschluß oder Aufschub (auf Antrag)

Eintritte, Austritte, Statusänderungen, Stundungen müssen schriftlich beim Vorstand beantragt werden, um dort darüber beraten und sie bestätigen zu können. Sonst werden sie nicht wirksam.

Der Antrag muß jeweils im Voraus eingereicht werden, so das der Vorstand auch die Möglichkeit hat, im Voraus zu beraten und eine entsprechende Information zurückgeben kann.

Adreß-, Telefon-, E-mail-Adreßänderungen sollen im Briefkasten neben dem Büro abgelegt werden, um die Mitgliederkartei aktuell zu halten.

Ausnahmen:

Mitglieder, die dem Verein eine Einzugsermächtigung erteilt haben, werden nicht gemahnt, die Beiträge werden zum 5.3., die Liegegelder und Sonstiges zum 5.5. des Jahres eingezogen.

Förderer werden ebenfalls nicht gemahnt, ihnen wird aber nahegelegt, den Verein mit einer Spende in o.g. Höhe zu unterstützen.

Von Ehrenmitgliedern wird kein Beitrag erhoben.

Es gibt laut Gebührenordnung noch weitere Gebührenpositionen, diese sind wie unter Sonstiges zu zahlen.

Arbeitsstunden werden wie unter Sonstiges behandelt.

Änderungen in der Geschäfts- und Gebührenordnung wirken sich entsprechend aus.

Jeden geraden Monat wird die Mitgliederliste aktualisiert und im Hörsaalgang ausgehängt.

Der Schatzmeister

Wichtige Vereinsadressen

Akademischer Segler-Verein zu Bankverbindung:

Rostock

Uferpromenade 1

18147 Rostock

Tel: 0381/683495

www.asvzr.uni-rostock.de

Herausgeber: Akademischer Segler-Verein zu Rostock
Redaktion Dirk Schietke