



**2005**

**AKADEMISCHER SEGLER-VEREIN  
ZU ROSTOCK**

**YACHTSERVICE**

**POHL**

[www.yachtpohl.de](http://www.yachtpohl.de)



Tel. 0381-4 59 08 15

Am Strande 6 • 18055 Rostock

Liebe Seglerinnen und Segler

noch ist Winter und die Vorbereitungen auf die Segelsaison 2006 laufen bereits auf Hochtouren. Das vorliegende Jahresheft soll uns einen Rückblick mit Abstand auf das Jahr 2005 gewähren.

In der Frühjahrsmitgliederversammlung 2005 habt Ihr Euch einen teilweise erneuerten Vorstand geleistet. Alle alten und neuen Vorstandsmitglieder sind im Rahmen der Ihnen zur Verfügung stehenden Zeit mit Freude und Engagement bei der Sache.

Die Rostocker wählten in 2005 einen neuen Oberbürgermeister, der dem Segelsport sehr verbunden ist. Das erlaubt Hoffnungen für die weitere Entwicklung des Segelsports in unserer Region und damit auch in unserem Verein.

Die „IG Segeln Rostock“ ist zu einem festen Gremium geworden, in dem zentral größere Projekte, unter anderem mit dem Bürgermeister, besprochen werden. Das brennendste Thema ist nach wie vor die Baggerung im Bereich unsere Bootsstege und der „Segelarena“ (Wasserfläche vor den Silos). Dazu ist der Bürgermeister in den IG Sitzungen schon sehr konkret geworden und die Segelvereine wollen einen Beitrag dazu liefern. Unser Beitrag soll die Stegsanierung sein und eine finanzielle Beteiligung von 1000,00 € je Verein.

Der Stadttrainer wurde über die IG ins Leben gerufen und konnte in 2005 eine positive Bilanz seiner Arbeit ziehen. In diesem Jahr ist der ASV z.R. in Abstimmung mit unserem Trainer „Mäcki“ direkt beteiligt.

In der vergangenen Saison wurde natürlich viel unter dem Stander des ASV z.R. gesegelt. Die folgenden Artikel berichten von Regattaerfolgen und Mißerfolgen und erzählen von Abenteuern aller Art auf See und an Land, die uns die Energie geben die Boote und uns für die kommende Saison fitt zu machen.

Besonders möchte ich Eure Aufmerksamkeit auf die folgenden Berichte der UNIVERSITAS und unserer Kinder und Jugendlichen im Regattasport richten. Diese Aktivitäten und Erfolge zeigen uns, daß wir die richtigen Schwerpunkte unterstützen.

Leider entspricht die Regattaaktivität der XY Jollen nicht meinen Vorstellungen. Hier sind jedoch die vereinsinternen Aktivitäten der Jollentruppe insgesamt positiv zu bewerten. Das wachsen der 14`s

Klasse ist ebenfalls eine positive Entwicklung in unserem Verein, die eng mit den XY Seglern zusammenarbeiten.

Mit Wolfgang Albrecht stellen wir den amtierenden Deutschen Meister in der Cadet- Klasse. Der ASV z.R. war in drei Jollenklassen auf Deutschen-, Europa- und Weltmeisterschaften im In- und Ausland vertreten.

Zum Schluß möchte ich im Namen des Vorstandes der Redaktion für die gelungene Gestaltung dieses Jahresheftes und allen Autoren für ihre Beiträge den herzlichen Dank aussprechen.

Diesen Dank verbinde ich mit der Hoffnung Eure Neugierde auf die folgenden Beiträge geweckt zu haben und wünsche uns immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Rostock, im Februar 2006

Udo Müncheberg

## **Inhalt**

Walfang	4
Bericht der Cadet WM ´05 in Sanxenxo/Spanien	5
Aktivitas-Bericht 2005	10
NordLB Baltic Sprint Cup: Reisebericht von Sandhamn bis Klaipeda	17
Es war einmal eine Regatta....	34
Rekord	35
Bericht der UNIVERSITAS 2005	36
Herrentagstörn 2005	71
Eindrücke eines Greenhorns	75
Stralsunder Segelwoche 2005 = Rund Hiddensee	82
Von Amokläufern und russischen Unterseebooten	84
Der International Fourteen	85
Europameisterschaft der Int.14	87
Die olle tolle Piratenjolle	90
Baltic-Sprint-Cup – eine traumhafte Überführungsfahrt	95
Jahresbericht der Jugendgruppe des ASV 2005	98
Rostocker Senatorenregatta	105
Greifswalder Boddenetappen	107
Ein großes Sommerabenteuer	118
Der akademische Kochzirkel	133
XY 1965	137
Die BOE-Crew segelt auf der LTU Sailing Week 2005 vor Mallorca erfolgreich	142
Nanny für Jonah und Danny	155

Regattaergebnisse 2005	160
Beiträge und Gebühren des ASV zu Rostock	163
Wichtige Vereinsadressen	165

## **Walfang**

Auf dem Rückweg der SHANTY vom Yachtforumtreffen in Schleimünde (siehe YACHT, Nr. 14 vom 29.06.2005 Seite 50/51) wurde ein toter Schweinswal gesichtet. Dieser wurde in Schlepp und nach Gehlsdorf mitgenommen, wo er am folgenden Tag von einem Mitarbeiter des Meeresmuseums Zwecks Untersuchung abgeholt wurde.



Schweinswal im Schlepp der SHANTY

## **Bericht der Cadet WM ´05 in Sanxenxo/Spanien**

(Cadet GER 8924, Wolfgang Albrecht und Max Jagusch)

Unser junger ASVer Wolfgang Albrecht und sein Schotte vom MYCR Max Jagusch hatten es geschafft. In diversen WM-Ausscheidungsregatten hatten sie sich das begehrte Ticket für die Cadet-Weltmeisterschaft hart erkämpft. In einem Team von weiteren 8 deutschen Crews machten sie sich im Juli diesen Jahres auf den Weg in das spanische Sanxenxo, um gegen die besten aus aller Welt anzutreten.

Hier ist ihr Bericht.

### Dienstag, 12.07.

2:00 Uhr - Aufbruch in Rostock

### Donnerstag, 14.07.

Mittags – Ankunft und erste Besichtigung im Hafen von Sanxenxo. Anschließend Aufsuchen des Campingplatzes und Zelt aufbauen. Abends kamen die Cadetsegler aus Rerik mit den Booten.

### Freitag, 15.07.

Morgens wurden die Boote in den Hafen gebracht, abgeladen, aufgeriggt und aufgetakelt.

Am ersten deutschen Segeltraining konnten wir noch nicht teilnehmen, da Schotte Max noch fehlt. Wolle hat inzwischen Fallen eingezogen, Lenzklappe abgedichtet und weitere kleine Reparaturen vorgenommen.

21:30 Uhr trifft Schotte Max mit Papa und Opa ein.



### Samstag, 16.07.

Erster Vermessungstag, wir sind erst morgen dran.

Erstes allgemeines deutsches Training angesetzt, erst ab 14:00 Uhr im Hafen, da vorher kein Wind.

Training 15:00-18:00 – Halbwindhalsen klappen noch nicht richtig, ungewöhnlich viel Wasser kommt durch den Schwertkasten.

### Sonntag 17.07.

Zweiter Vermessungstag ab 10:00 Uhr, Termin für Wettfahrtvorbereitungen deutsches Team 15:00 Uhr.

Komplettes abtakeln der Boote für die Vermessung, alle Fallen aus dem Mast, kein Tropfen Wasser im Rumpf.

Große Aufregung, da einige Dinge nicht durch Vermessung gingen:

- einige Buchstaben im Grossegel zu klein
- Schwert zu breit (ca. 2mm)
- Top der Fock ca. 3mm zu breit
- Großbaumlaschen zu weit hinten
- Ruderblatt ca. 2cm zu weit vom Rumpf entfernt
- Meßmarkte fehlt

Alle Mängel konnten behoben werden. Das Umbauen der Ruderanlagen dauerte jedoch über 3 Stunden und mußte am nächsten Tag in die Nachvermessung (alle deutschen Boote hatten dieses Problem!)

Stressigster Tag bis dahin.

21:00 Uhr große Eröffnungsfeier:

- Einmarsch der Nationen
- Ansprache auf Spanisch und Englisch
- Deutsches Teamfoto



### Montag, 18.07.

9:30 Uhr an den Booten durch die Nachvermessung (HURRA geschafft!).

Erst nachdem alle deutschen Boote durch die Vermessung waren, konnte das deutsche Team angemeldet werden.

14:00 Uhr Start für das Practice-Race geplant, da viele Nachvermessungen.

Start erst 16:00 Uhr, nach 5 Startversuchen „Black Flag“

Platz: ca. 40 von 50 gestarteten Booten.

### Dienstag, 19.07.

12:00 Uhr geplanter Start zur 1. Tageswettfahrt.

Startverschiebung an Land: Warten auf Wind bei 40°C im Schatten.

1. Wettfahrt: Nach drei allg. Rückruf nun Disqualifikation wegen Frühstart. Wir waren sehr aufgeregt, nun erst mal große Enttäuschung.

2. Wettfahrt: Auch mehrere Startversuche - **Platz 52** (erstes „richtiges“ Mitsegeln – wir fahren nicht hinterher!).

### Mittwoch, 20.07.

Sonne, Hitze, Landwind – aber auf dem Wasser nichts – Thermik.

3,5 Stunden Startverschiebung..... dann nur eine Leichtwind-Wettfahrt.

Endlich ist es uns gelungen den Schwertkasten sicher abzudichten.

**Platz 45!**

### Donnerstag, 21.07.

Morgens dichter Seenebel, trotzdem 12:00 Uhr geplanter Start und drei Wettfahrten. 1,5 Stunden Startverschiebung.

Immer wieder Fehlstarts!

4. Wettfahrt: **Platz 44!**

5. Wettfahrt – erster Versuch: Abbruch lt. Segelanweisung „Zeitbegrenzung Startkreuz“ (ca. Platz 50 zu dieser Zeit), Startverschiebung auf dem Wasser, Kurs neu ausgelegt.

5. Wettfahrt – zweiter Versuch- Start 18:00 Uhr: **Platz 32!** Wir freuen uns riesig über diese Steigerung. Haben nun auch das richtige Gefühl für die neuen Segel.

### Freitag, 22.07.

Lay-Day: Endlich mal ausschlafen (bis 12:00 Uhr) Stadtbesichtigung mit Pizzaessen.

### Samstag, 23.07.

Bedeckt, Wind 2-3.

Heute nur eine Wettfahrt – **Platz 21!** Beste deutsche Plazierung bei dieser WM. Im Moment liegen wir in der Gesamtwertung als bestes deutsches Team auf Platz 42. Wir freuen uns riesig. Max ist immer noch sehr gut dabei.

### Sonntag, 24.07.

Nachts hat es geregnet, in unserem Zelt steht Wasser.

Wieder wenig Wind und lange Startverschiebung.

7. Wettfahrt: **Platz 38**

8. Wettfahrt: **Platz 59**

Nun ein Bruch in der Steigerung, man merkt uns an, daß die Konzentration nachläßt (solange Regatta hatten wir noch nie). Trotzdem sind wir noch gut drauf. 20:30 Uhr große Hafeneröffnung für neuen Hafen ( hier startet im November das Volvo-Ocean-Race 2005/2006).

### Montag, 25.07.

Letzter Wettkampftag: Da erst 8 von 12 Wettfahrten geschafft wurden – erstmals pünktliches Auslaufen zum ersten Start 12:00 Uhr. Wind 4 zunehmend 5/6, große Wellen. Unter solchen Bedingungen sind wir noch nie gesegelt.

9. Wettfahrt: **Platz 64** – der 2. Streicher

½ Std. Startverschiebung, dann spontaner Start der WL, da letzte Startmöglichkeit 14:00 Uhr.

10. Wettfahrt: **Platz 50**

Zwischen den Wettfahrten und beim Reinfahren haben wir noch viel das Segeln in diesen riesigen Wellen geübt. Das hat richtig Spaß gemacht - hat uns aber diesmal in der Wettfahrt noch nichts genutzt.

17:00 Uhr (geplant) Siegerehrung im neuen Clubhaus.

19:00 Uhr (tatsächlich) Siegerehrung.

### Dienstag, 26.07.

Verladen, Aufbruch nach Hause (13:00 Uhr).

### Donnerstag 28.07.

9:00 Uhr Ankunft in Rostock nach 21-stündiger Fahrt.

Wir sind **insgesamt 50.** geworden (**zweites deutsches Team**) und sind damit zufrieden. Wir haben viel gelernt und gemerkt, daß wir, wenn's läuft, auch ganz gut mithalten können. Allein die Erfahrung dieses riesigen internationalen Feldes hat uns, so denken wir, ein großes Stück voran gebracht. Es hat sich gelohnt. Ein großes Erlebnis geht zu Ende...

→Wir danken allen, die uns unterstützt haben.

Besonders bedanken möchten wir uns bei:

- Martin Kringel von Speedsailing
- Anke Lehmann
- Unseren Eltern und Gerd Kuhnert
- unseren Trainern Mäcky und Birgit

Wolle & Max

Weitere sportliche Ziele für 2006:

WMA Regatten unter den ersten sieben Booten

WM Teilnahme in Ungarn

Teilnahme Dutch Open

Wünsche für die Zukunft:

gemeinsames Trainingslager mit den niederländischen Cadetseglern in Warnemünde



## Aktivitas-Bericht 2005

Im Frühjahr dieses Jahres hat die Aktivitas deren Rat neu gewählt. Er setzt sich seitdem zusammen aus dem Zeugwart Dörthe, dem Sportwart Nico und dem Aktivenobmann Anke.

Kurz nach der Neuwahl hat sich der Rat getroffen und für die Jollengruppe einen kurzweiligen Semesterplan erstellt. Nico hatte sich eine Menge Gedanken gemacht wie wir zum Beispiel unseren Aktivitas-Tag (jeden Dienstag) sportlich gestalten können und seine Vorschläge in den Plan eingearbeitet. Dazu zählten zum Beispiel das Segeln auf verschiedenen Kursen, Spi fahren, Trapezen und Regattakurse absegeln. Der Aktivitas-Treffpunkt erfreute sich tatsächlich großer Beliebtheit. Nicht selten waren wir sieben Jollen auf dem Wasser. Nach ein bis zwei Stunden Training auf dem Wasser wurde der Tag mit Grillgut, erfrischenden Getränken und Schwatzen beendet. Um regattatechnisch mehr Schwung in die Gruppe zu bringen wurden drei Vereins- und jolleninterne Regatten ins Leben gerufen, die sich über das Jahr verteilen. Mit einer schönen Beteiligung wurden diese Langstreckenregatten durchgeführt und wir konnten auf der Herbstvollversammlung unseren Jollenmeister küren. Der Glückwunsch geht an den 14-Footer-Segler Marten und seinen Vorschoter.



Als wichtigen Helfer für all unsere Aktivitäten konnten wir den SHANTY-Christoph gewinnen. Er begleitete uns mit dem Motorboot, legte Tonnen aus, half beim Wiederaufrichten und fotografierte uns und unsere Fehler. Nico und Christoph haben die Trainingsschläge dann anhand der Fotos ausgewertet und diese dann auf der ASV-Homepage veröffentlicht. Wenn z.B. Flaute ist, dann lud sich Christoph die SHANTY voll mit Jollenseglern und übte dann mit ihnen an-



gegenüberliegenden Schwimmsteg. Nicht zuletzt machten er und die SHANTY-Crewmitglieder viele Ausbildungstörns mit Aktivitassern, damit sie auch das Seesegeln erlernen. Wenn Jollensegler aktiv an Regatten teilgenommen haben, dann waren dies die Segler privater Jollen – vor allem die vier 14Footersegler. Seit Juni haben sie keinen Monat ausgelassen um an einer Regatta teilzunehmen: „Rund

Vilm', Warnemünder Woche, Travemünder Woche, Inshore Race Weekend Kiel (Kieler ASV) und Großes Blaues Band der Warnow sollen hier nur als Beispiele genannt werden. Bei den Ixylonseglern war die Regattaaktivität auch in diesem Jahr eher schwach. So nahmen leider nur zwei ASV-Crews beim „Sternberger Städtevergleichskampf“ teil und nur eine beim „Kleinen Blauen Band der Warnow“. Da sich nicht mal eine Crew unseres Vereins für den „Warnemünde Cup der Ixylon“ angemeldet hatte und auch keine gültige Anmeldung von außerhalb eingegangen war, mußte unser Verein leider seine eigene Regatta absagen.

Unsere Jollensegler bevorzugen Langstreckenregatten. Dies zeigte die Beteiligung beim Großen Blauen Band. Von den insgesamt sieben Jollen, die in einer eigenen Klasse gewertet wurden, fuhren fünf ASV-Jollen mit. Gewonnen hat die Ixylon 1965 mit Steuerfrau Franziska Werner und Schotte Anke Lehmann. Gerechnet hatten sie fast sieben Minuten auf die beiden 14Footer gewonnen!

Von den Dickschiffen – Aktivitasser die auf Dickschiffen segeln – gibt es auch etwas zu berichten. Die SY Shanty und die SY Ull haben in diesem Jahr an der Langstreckenregatta „Rund Bornholm“ teilgenommen - mußten aber leider wie so viele andere wegen Sturm abbrechen. Beim ‚Gedser Cup‘ und beim ‚Sandemann-Cup‘ war auch die SHANTY Crew dabei.

Und das die SY UNIVERSITAS am ‚Baltic Sprint Cup‘ teilgenommen hat und ein schönes Preisgeld mit nach Hause gebracht hat ist ja auch kein Geheimnis mehr (siehe Bericht an anderer Stelle in diesem Heft).

Bei den Urlaubstouren glänzt in diesem Jahr die SY SHANTY. Um unser Flaggschiff in Kopenhagen zu begrüßen und der Crew für die letzte Etappe viel Erfolg zu wünschen und nicht zuletzt um unnötigen Ballast zu übernehmen fuhren Christoph, Alex und Niels kurzerhand nach Kopenhagen. Schaut man in das Austragbuch im Hörsaal fällt auf, daß sich die Crew der SHANTY für fast jedes Wochenende ausgetragen hat! Die Segler der SY UNIVERSITAS hatten eine Urlaubstour in diesem Jahr - dafür aber auch eine sehr schöne an die man gerne zurück denkt. Zu siebent überführten sie das Schiff nach Sandhamn in Schweden. Eine sehr eindrucksvolle Tour.

Aber nicht nur segeltechnisch war bei der Aktivitas etwas los.

Um unser Jollenkonto ein wenig aufzubessern haben wir Anfang des Jahres über einen Zeitraum von vier Wochen sechs unserer Ixylon an die ‚Wassersportakademie Sail und Surf Rügen‘ verchartert. Angehende Wassersportanimateure haben auf unseren Booten gelernt zu segeln.

Mit großer Unterstützung von Steffen Schneider wurde von der Aktivitas das Stiftungsfest am 13.08. organisiert. Den Rahmen dazu hatte die Hanse Sail mit ihren Windjammern, ihrer Musik und dem abschließenden Feuerwerk

gegeben. Am Nachmittag fanden sich in unserem Hörsaal viele ein um sich die Berichte von Wolfgang (Cadet-WM in Spanien) und von Micha (Baltic Sprint Cup) anzuhören, was die beiden auch mit Hilfe von Fotos schön gemacht haben. Damit der Mastenkran zum Stiftungsfest schön aussieht hat sich die Aktivitas an dessen Sanierung gemacht. Es hat ein wenig länger gedauert (witterungsbedingt) aber wir finden das sich das Ergebnis sehen lassen kann. Pünktlich fertig geworden sind wir auch.



Um uns im langen Winter nicht aus den Augen verlieren haben wir einen ‚Akademischen Kochzirkel‘ ins Leben gerufen. Einige Jungs von uns meinten es wäre mal eine gute Idee sich mit anderen Experimentierfreudigen auszutauschen. Gesagt - getan. Alle zwei Wochen organisiert eine Crew einen gemütlichen Kochabend im Verein bei dem nicht nur der Unterhaltungswert sehr wertvoll ist.

Wieder stattfinden wird unsere Theorieausbildung im Januar und Februar für alle Interessenten. Die Beteiligung im vergangenen Winter war sehr gut. Alle zwei Wochen hatten wir uns im Hörsaal versammelt und gemeinsam ein Kapitel der Prüfung durchgenommen.

Andere, erfahrene Mitglieder des Vereins fungierten dabei als Dozenten. Einige „Schüler“ haben dann im Anschluß die Segelscheinprüfung im benachbarten SSVR abgelegt.

Woran wir weiter arbeiten wollen ist die Aktivitasseite auf unserer ASV-Homepage. Bernd hatte sie uns zur Verfügung gestellt und veröffentlicht dort unsere Fotos, die Trainings- und Regattaauswertung und Berichte.

Um den Bericht über die Aktivitas nun abzurunden möchte ich aber auch von der Kinder- und Jugendgruppe berichten die in der gemeinsamen Trainingsgruppe MYCR/ASV trainieren.



Zehn junge ASVer segeln dort auf Cadets und 420er. Auch in diesem Jahr hatten sie zweimal die Woche Training und fuhren an fast jedem Wochenende zu einer Regatta in der näheren und fernerer Umgebung. Besonders aktiv und erfolgreich waren da Mäckys Cadetsegler.



Wolfgang Albrecht und sein Schotte Max Jagusch (MYCR) qualifizierten sich für die Cadet WM in Sanxenxo/Spainien im Juli und ersegelten sich Platz 50 von insgesamt 64. Sie wurden damit zweites deutsches Team. Knapp zwei Monate später holte sich die gleiche Mannschaft den Titel „Deutscher Meister“ bei der Meisterschaft in Geierswalde. Doch auch die anderen jungen ASVer schlugen sich auf den Regatten gut und konnten ihre Leistungen verbessern. Auch in diesem Jahr fand wieder ein Winter- und Sommerlager statt. Zu Beginn des Jahres ging es

wieder für eine Woche mit Snowboard und Ski in der Tschechei. Gleicher Ort, gleiche Pension mit Skihang gleich um die Ecke. Und im Sommer fuhren alle gemeinsam für zwei Wochen an den Tollensesee in Neubrandenburg. Um auch im Winter fit zu bleiben und sich für die kommende Saison fit zu machen, finden abwechselnd jede Woche Theorieunterricht in der Borwinschule und Sport in der Gehlsdorfer Schule statt.

Eure Anke



## Der Nord LB Baltic Sprint Cup

Von Sandhamn/Schweden bis Klaipeda/Litauen

Meine Teilnahme am Nord/LB Baltic Sprint Cup begann am 8.7. mit Bahn und Bus zum Lübecker Flughafen. Dort traf ich auf Christian Claußen, Jan Tebbe-Simmendinger, Miron Maruniak und Carsten Blaschek. Nach einem Start bei Schmuddelwetter begrüßte uns Schweden mit Sonnenschein pur und blühende Rapsfeldern (im Juli!).

Am Flughafen wurden wir von Andreas Knospe abgeholt, der mit einem Kleinbus und Proviant am Abend vorher von Rostock aus gestartet war. Zu viert auf der Rückbank war es zwar ziemlich eng, aber besser als laufen. Nach einigen landnavigatorischen Problemen erreichten wir den kleinen Hafen Bullandö, wo wir von der Zubringercrew erwartet wurden.



Ankunft in Bullandö

Futter und Klamotten wurden umgestaut, noch Werbung am Großbaum und die Internetadresse der UNI am Mast befestigt. Das eine oder andere Bier wurde geleert und dann ging es in Koje. Am nächsten Morgen ging wurde 8.30 abgelegt, hinaus motort und draußen ging die Crew außenbords. Das Wasser war mit 21°C für diese Breiten extrem warm.



Der Hafen von Sandhamn war gut gefüllt als wir um 10.15 dort anlegten. Es war dort einiges los: das Classic Yacht Event 2005, der 175. Geburtstag des königlich schwedischen Yachtclubs KSSS, das 100jährige Jubiläum des Schwedischen Seglerverbandes (SSF), eine Jollenmeisterschaft und natürlich der Start zum NordLB Baltic Sprint Cup.

Abends sollte die Eröffnung sein, also wurde der Tag mit der Besichtigung der klassischen Schönheiten (der Yachten!),



der königlich schwedische Yachtclub



Besichtigung der Klassikerregatten

Ortsbesichtigung und Baden verbracht.

Am späten Nachmittag wurde dann die 175 Fuß lange Geburtstagstorte des KSSS angeschnitten. Sie hat sehr gut geschmeckt, allerdings konnte man davon nicht mehr als 3 Stücken essen, danach war man abgefüllt.

Es gab noch diverse Reden mit mehr oder weniger Beifall und dann abends das Empfangssessen. Im Vereinshaus des KSSS war für jede Crew ein Tisch reserviert. Wir waren etwas abseits vom Eröffnungsredner plaziert, aber das tat dem Essen keinen Abbruch. Delf Neumann stieß hier zu uns und damit war die Regattacrew der ersten legs vollzählig.

Übrigens, es gab als Vorspeise Krabbenttoast á la Skagen, als Hauptmahlzeit gebratenes Rentierfilet in Wacholder mariniert, serviert mit Steinpilzsauce und Kartoffeln gewürzt mit Sellerie. Und als Dessert gab es Moltebeeren-Parfait.

Die Crew der VARUS disqualifizierte sich verbal, indem sie Jan (unseren „Quoten-Wessi“) wegen unserem „Rostocker“ auf dem Crew-Shirt als PDS-Wähler titulierten.

Danach war noch große Party und Disco, auch für nicht Sprint-Cup-Teilnehmer. Am nächsten morgen hatten die beiden Hafenmeisterinnen so ihre Mühe, bei einigen Schnapsleichen das



Hafengeld einzutreiben. Wir hätten bei den beiden gerne bezahlt, aber wir brauchten das als Regattateilnehmer ja nicht. Der Motorbootbewohner neben uns lag mittags noch im Koma in der prallen Sonne.

### *Sandhamn- Helsinki*

Am 10.7. ging es unter sengender Sonne an den ersten Start. Alle Mann nahmen ihre Gefechtspositionen ein. Vom Heck zum, Bug sah das wie folgt aus: Miron als Taktiker, Michael am Ruder, Delf an der Großschot, Carsten am Backbordbackstag, ich am Steuerbordbackstag, Epi an der Backbordgenuaschot, Andreas an der Steuerbordgenuaschot, Christian am Klavier und Jan auf dem Vorschiff.

Nach dem Start mußte noch ein kleiner Up-and-down-Kurs gefahren werden, um der Presse etwas Bildmaterial zu bieten. Dieser Kurs wurde aber erst über Funk von Alan Green („the voice of NordLB one“) bekannt gegeben. Das hatte zur Folge, das die führende TUTIMA, die den Funk nicht abgehört hatten, an der Wendetonne vorbei segelten. Gleich hinter der Tonne ging unser Parasailor hoch.



Christian packt den Parasailor

Die Wacheinteilung sah wie folgt aus: erste Wache war Christian mit Andreas, Karsten und mir, die zweite Wache Miron mit Jan, Epi und Delf. Der Skipper hatte immer Wache, oder auch nicht.

Zum Abend hin, so gegen 17 Uhr flaute es ab.

Aufmerksam wurde beobachtet, ob die weiter nördlich oder südlich segelnden Gegner mehr Wind als wir hatten. Die Freiwache schlug die Zeit mit Skat tot. Und dann wurde es ernst: das Bier war alle.

Navigiert wurde an Andreas' Laptop mit dem eigens angeschafften Navigationsprogramm MaxSea und einer geliehenen GPS-Maus, zumindest solange der Laptop genug Energie hatte. Dann ging's mit der althergebrachten Papierseekarte weiter.

Auf unserer Nachtwache kämpfte ich am Ruder mit der Flaute nach 2 erfolglosen Angriffen konnten wir beim 3. Versuch die GLÜXBOKS überholen.

Am nächsten Morgen gab es wieder Wind,



achterlich so um 3 Bft. Also nicht gerade berauschend. Das vordere Feld bekam den Wind später, so daß wir aufschließen konnten. Die Sonne und die Hitze wurde unerträglich. Selbst durch die Segelschuhe spürte man das heiße Deck. Aber Baden war ja nicht drin.

Kurz vor dem Ziel wurde vor dem Wind gekreuzt. Um 17.54 passierten wir die Ziellinie, nachdem wir einen Konkurrenten noch überholen konnten, ein zweiter ging knapp vor uns über die Linie. Anschließend gingen sofort der Spi und das Groß runter und wir hüpfen in das kühlende Naß. Anschließend machten wir uns auf die Weiterreise. Kurz vor Mitternacht ging der Spi noch mal für 2 Stunden hoch. Um Mitternacht war Wachwechsel und mit herrlicher Fahrt rauschten wir gen Helsinki. So macht Segeln Spaß. Beim Einlaufen störte etwas die aufgehende Sonne. Sie blendete ordentlich. Aber es war schön, die von der Morgensonne erleuchtete Stadt anzulaufen. Epi



Einlaufen in Helsinki

erklärte uns sogleich die Docks der Werften, auf denen er schon gearbeitet hatte. Um 5.30 Uhr machten wir fest.

### *Helsinki*

Der Yachthafen lag auf einer Insel. Sein altherwürdiges Vereinshaus war von 1905 und lag idyllisch zwischen alten Schatten spendenden Bäumen. Das Inselproblem wurde durch einen Shuttleservice mit einer Barkasse gelöst, die von 9 Uhr bis 1 Uhr nachts fuhr. Dieser Zeitraum erwies sich jedoch später als deutlich unzureichend.



Die Crew vor dem Sibelius-Denkmal

Am nächsten Tag, dem 11.7. erkundeten wir die finnische Hauptstadt. Da Epi hier schon einen über längeren Zeitraum beruflich tätig war und sich entsprechend auskannte wurde es eine „Epi guided tour“ zu deren Highlights die Felsenkirche und das Sibelius-Denkmal waren. Nach 7 Stunden Tour mit diversen Snackpausen kamen wir völlig geschafft zum Schiff zurück.

Abends gab es die Siegerehrung mit anschließendem Essen, es gab gegrilltes Rentier. Anschließend ging es noch ins nächtliche Helsinki. Um 7 Uhr erreichten Jan und ich wieder



Auslaufen mit Musik

die Vereinsinsel. Ich nutzte gleich die zu dieser frühen Stunde freien Waschmaschinen um die Bordwäsche zu Waschen. Bei der Hitze verschwitzte man schnell ein paar T-Shirts. Die sanitären Anlagen waren dem Ansturm der Segler nicht ganz gewachsen. Die Warmwassererzeugung kam nicht hinterher, aber der Hitze war kalt Duschen sehr angenehm.

Die Jungs von der estnischen LADY BIRD hatten ein ähnliches Problem wie wir: eine Brauerei als Sponsor und das Bier war alle. Tallinn lag aber etwas näher bei Helsinki als Rostock. Also fuhren sie mit dem Tragflächenboot nach Tallin, tranken dort ein paar Saku (estnische Biersorte), besorgten sich ein paar Stiegen und flogen mit dem Linienhubschrauber zurück nach Helsinki. Wir entschieden uns ob der hohen finnischen Alkoholpreise bis Tallinn zu darben.

### *Helsinki-Tallinn*

Am 13.7. sollte die kürzeste Etappe der Regatta stattfinden. Die estnischen Zöllner kamen schon morgens in Helsinki an Bord.

Der Start wurde wegen von See kommenden Nebels leicht verschoben. Um 12.30 ging es dann los. Allerdings konnte sich die Sonne auf dem Halbwindkurs stärker durchsetzen als uns lieb war.



Lichtschutzfaktor 60 reichte nicht aus, glücklich konnte sich schätzen, wer lange Kleidung angezogen hatte, ansonsten gab es Fußspann geröstet.

Die Wettfahrt selbst war nicht sehr spektakulär, wenn man von einer versuchten Kontaktaufnahme mit der PINTA absieht.

Der Empfang in Tallinn war sehr herzlich. Wegen unserem Einlaufen bekamen sogar die 470er der Jugend-EM Segelverbot.

Beim Segelbergen schlug mir eine Reffleine die Rostocker-Pils-Mütze vom Kopf. Pech gehabt, aber ein freundlicher Este fischte sie aus dem Wasser und brachte sie mir zurück. Während des Anlegens im ehemaligen Olympiahafen bekamen wir von einer deutschsprachigen Hostess eine ganze Palette Bier und Informationsmaterial Tallinn, bevor wir uns an Grillwurst und weiterem Freibier labten.

Nach dem Anlegen im ehemaligen Olympiahafen bekamen wir von einer deutschsprachigen Hostess wurden Informations-material Tallinn, bevor wir uns an Grillwurst und Freibier labten.

### *Tallinn*

Delf Neumann verließ uns hier, dafür kam Thomas Wibberenz an Bord.

Am nächsten Tag fuhren wir mit dem Bus von dem etwas abseits gelegenen Olympiahafen in die Altstadt Tallins, in das alte Reval. Ein Besuch der sich sehr lohnt. Die alten Stadtbefestigungsanlagen, engen Gassen in dem das Leben brodelte.

Aus dem Rathaussaal konnten wir beobachten wie Epi damit kämpfte, 2 junge T-Shirt-Verkäuferinnen abzuwimmeln.

Aufgrund der dauernd wechselnden Währungen (schwedische Krone, Euro,



„Ich will dieses T-Shirt nicht kaufen.“



estnische Krone ...) führten wir hier die Standardwährungsbezeichnung ein. Per Definition war jetzt die Bezeichnung für die jeweilige Währung „Muschel“.

Zum Mittag gönnte ich mir in einem Restaurant am Marktplatz Elch.

Die Siegerehrung fand in einer Diskothek bei gedämpften Licht statt.

Das kalte Büfett war eher mager und schon vor seiner offiziellen Eröffnung fast alle.

Da die Party sehr schnell zu Ende war, machten wir in einem Pub in der Nähe weiter.



Jan Tebbe-Simmendinger, der „Dingstrimmer“ beim Vorsegeltrimm

### *Tallinn-Riga*

Am 15.7. hieß es das schöne Tallinn zu verlassen. Um 10.10 Uhr war der Start bei 3 Windstärken aus WSW.

Die Route führte zwischen den Inseln Hiiumaa (Dagö) und Saaremaa (Ösel) und dem Festland hindurch. Da das Fahrwasser für die tiefgehendsten Yachten teilweise sehr schmal war, wurde dieses in 2 Etappen eingeteilt.

Um 0.55 Uhr erreichten wir das Ziel der ersten Etappe. Die Strecke bis zum 2. Start wurde hauptsächlich gesegelt, nur das letzte Gegenanstück schob der Diesel. Bei Großsegelsetzen zeigte sich eine kaputte Segellatte. Nach der Reparatur starteten wir um 7.20 Uhr zur 2. Etappe in die Rigaer Bucht.

Nachmittags zogen dort die angesagten Gewitter um uns herum und bescherten uns so ziemlich alles von Flaute bis schwere Böen. Von den Gewittern wurden wir weitestgehend verschont, obwohl sie immer etwas Wind mitbrachten. Und das war besser als die andauernden Flaute.

Nur einmal bekamen wir ordentlich was auf die Mütze. Ich saß auf der Kante als man die „Katzepfötchen“ auf uns zukommen sah. 300m .. 200m... 100m ... und Fahrstuhlfahren. Die UNI holte über und für uns Kantensitzer ging es nach oben. Es wurde gerefft und ich hatte meinen ersten Einsatz im „marlboro county“ (vor dem Mast ist marlboro county, hinter dem Mast Disneyland), ich wechselte mit Jan und Andreas die leicht beschädigte Genua. Eine in unserer Nähe befindlichen Yacht hatte 45 kn auf dem Windspeed. Nicht gerade ein Pappenstiel. Mit kleiner Genua und dem anschließend wieder ausgerefften Großsegel ging es wieder mit Rauschefahrt gen Hafen.

Meine Wache war die vorletzte vor dem Zieldurchgang. Ich ging Ruder und machte auch die nächste Wache und den Zieldurchlauf um 23.43 Uhr mit. Beim Passieren der Molenköpfe gab es ein Feuerwerk, von dem ich jedoch nicht viel sah weil es durch die Genua verdeckt wurde. Das Fahrwasser durch den Hafen war durch Richtfeuer gekennzeichnet, die allerdings beim Einlaufen achteraus lagen. Epi stellte sich mit mir Rücken an Rücken, er sagte die Abweichung vom Sollkurs an und ich steuerte. Als wir um 1.35 anlegten, war im Festzelt noch Betrieb. Die Paßkontrollbeamten waren auch noch im Einsatz. Nach dem Aufklariere gab es gegrillten Schaschlik, Salat und Bier. Das Grillen ging übrigens bis 6 Uhr morgens weiter. Wahrscheinlich haben die dann ohne Nachtruhe gleich auf die Frühstücksversorgung umgestellt.

## Riga

Der Tag begann mit einem Frühstück im Festzelt zum stolzen Preis von 7€. Gleich am frühen Morgen verließ uns leider Thomas, der eigentlich noch bis Kleipeda mit wollte. Karsten Blaschek stieg auch hier ab. Dafür kamen Peter-Paul Ruth, Andrea Höfle und Johannes von Beust an Bord.

Vormittags war Aufklariieren, Segel reparieren lassen und Schiffsreinigung angesagt. Am Nachmittag war dann die Siegerehrung.

Zwischenzeitlich wollte ich mir noch ein Bad im zum im Hafen ansässigen Segelverein gehörenden Swimming-pool gönnen. Das es bei vielen Yachten die Gewitterböen die Segel in Mitleidenschaft gezogen hatten mußte ein Segelmacher her. Aber in Riga gibt es keinen Segelmacher! Der



morgens im Vorschiff

nächste wurde aus 200km Entfernung herangefahren. Dann konnte man die Segel abgeben und man bekam sie dann am nächsten Morgen wieder.

Die STÖRTEBEKER war auch angekommen, allerdings hat es hier nicht nur die Segel erwischt, auch der Großbaum war zum zweiten Mal gebrochen. Schon in der Nacht begann die Crew, zu der auch Harry Kleist gehörte, mit der Reparatur. 2 Lagen Glasgewebe mit Epoxid drüber und Leisten mit Spaxschrauben rein.

Wir hatten nur einen kleinen Riß in der einen Genua. Außerdem war die Motorbilge gefüllt mit Wasser aus der undichten Kühlwasserpumpe. Das an sich war ja noch nicht schlimm, aber das ganze war noch mit Motoröl zu einer grauen Brühe versetzt. Neben der Entsorgung dieser Brühe mußten noch fast 2 Liter Motoröl nachgefüllt werden. Ich krepelte die Ärmel hoch und schöpfte das Gro in die Pütz, der Rest wurde mit der alten elektrischen SHANTY-Lenzpumpe herausgeholt. Nachdem noch jemand gegen die volle Pütz getreten war mußten die Bodenbretter noch gereinigt werden.

Man könnte jetzt meinen es stehen nur noch das Problem der Entsorgung bevor. Aber weit gefehlt. Es gibt noch Zeitgenossen, die bei einer Plastepütz mit Plastetragebügel nicht unter den Boden greifen. Murphy schlug zu: die Pütz purzelte den Niedergang hinunter. Und zwar so, daß sowohl Cockpit als auch das Innere der Uni etwas abbekamen. Fast der ganze Rest des Zeit bis zur Siegerehrungsparty war damit gelaufen. Selbst zum Bad im Swimmingpool hat es nicht gereicht.

Der JOSEPHINE-Crew, der ab Riga auch Paul Lehmann angehörte, borgten wir noch unsere Reserve-Segellatten. Ihre sehr teuren Quantumsegel hatten sich in Wohlgefallen ausgelöst und für die schnell per Kurierdienst eingeflogenen hatten sie gerade keinen Latten.

Ich konnte mit Epi noch einen kurzen Rundgang machen, bevor wir uns auf dem Marktplatz zur Siegerehrung einfanden. Die Party war super, auf dem Marktplatz war ein Areal für die Segler und Gäste aus der örtlichen Prominenz abgesperrt. Es gab Büfets mit Fisch, Geflügel, Salaten, Fleisch und wenn etwas alle war wurde neu aufgetafelt. Freibier gab es bis 23 Uhr. Danach kostet es einen Euro, aber da brauchte auch keiner mehr wirklich



Epi sucht Schutz vorm Regen

etwas. Die Zapfhahnbesatzung drehte die Bierhähne gar nicht zu, die Becher wurden einfach darunter hintereinander durchgereicht. Der einzige Mangel herrschte an Sitzgelegenheiten mit Tisch. Ein zwischenzeitlicher Regenguß konnte die gute Laune nicht vertreiben, es wurden kostenlos Regenponchos gereicht. Epi zog es vor, sich mit unter den Regenschirm der Mädels von der Bedienung zu kuscheln.

### *Riga-Klaipeda*

Der Aufenthalt in Riga war leider viel zu kurz. Am nächsten Tag paradierten alle Regattateilnehmer an der RUDOLF DIESEL vorbei, auf der der Bürgermeister und örtliche Prominenz die Parade abnahm.

Leider hatten wir uns bei der Parade auf das Crew-Kapuzenshirt geeinigt. Das fand ich nicht so gut, weil meines ziemlich eng war und ... aber dazu später.

Nachdem wir an der RUDOLF Diesel vorbeiparadiert legten wir die Strecke durch den Hafen nur mit dem Parasailor zurück. Der deutsch sprechende Eigner der estnische EARLY BIRD segelt ab hier mit. Beim Anblick unseres Parasailors rief er aus: „Booah, was ist das denn für ein Wunderding!“

Um 13.40 starteten wir bei WSW 3 bis 4. 20 Minuten später ging der Parasailor wieder hoch. Ich kämpfte mit Epi mit den Spinnakerschoten. Mein Kapuzenshirt war leider etwas warm und der Schweiß rann mir literweise den Rücken herunter.

Andreas saß bei 12,5kn freudestrahlend an der Pinne: „Jaaah, das ist Segeln für Erwachsene!“

Abends bot sich uns ein wunderschöner Anblick. Die untergehende Sonne färbte den Horizont, vor dem sich die Silhouetten der unter Spinnaker segelnden Yachten abzeichneten. Zwischenzeitlich bekamen wir die Nachricht, daß wir auf Platz 2 liegen. Da war die



Freude groß. Leider hielt diese Platzierung nicht bis ins Ziel.

Tagsüber lagen wir bei leichten Winden Klaipeda an, ein paar kleine Holer ließen sich leider nicht umgehen.

Wieder war der Zieleinlauf nachts,

aber diesmal war das Auffinden der Ziellinie nicht so problematisch. Das Zielschiff war ein Marineschiff, das mit einem sehr starken Scheinwerfer die Zieltonne anleuchtete und somit die Ziellinie mit einem Lichtstreifen auf das Wasser projizierte. Um 0:34 überfuhren wir das „Lichtschwert“. Nach dem Passieren der Molenköpfe fuhr plötzlich ein Lotse parallel zu uns querab, leicht voraus. Wir rätselten, ob er etwas von uns wolle. Wenn er etwas von uns wolle, könne er ja Signal geben. Plötzlich beschleunigte der Lotse. Da kommen wir nicht hinterher, der kann nichts von uns wollen. Dann

legte er sich quer vor uns ins Fahrwasser. Und siehe da, genau dort mußten wir an unseren Liegeplatz abbiegen. Nachdem wir uns um 1:45 Uhr im Päckchen einsortiert hatten wurde dem Bierzelt noch einmal ein Besuch abgestattet.

### *Klaipeda*

Klaipeda, das ehemalige Memel, hat nicht den Charme der Altstädte Tallins und Rigas. Der Liegeplatz war direkt bei den Resten der alten Memelburg, welche früher die Einfahrt ins Kurische Haff schützte.



Busspanne auf der Kurischen Nehrung

Kleinere Boote und Yachten lagen im Festungsgraben. Das hatte den Nachteil, daß für sie eine handbetriebene alte Drehbrücke geöffnet werden mußte. Das hieß für uns dann Warten, wenn wir in die Stadt wollten, um z.B. das berühmte „Ännchen von Tharau“ zu besichtigen. In Hafennähe gab es ein kleines Café, wo wir ein ausgiebiges Frühstück einzunehmen pflegten.

In Klaipeda stießen Knuth Oldörp und Christian Splett zu uns, für Epi und mich war hier Schluß.

Die Siegerehrung fand im Festzelt zeitgleich mit einer einheimischen Sängerveranstaltung statt, weswegen auch viele einheimische Gäste teilnahmen. Die Sicherheitsvorkehrungen waren ziemlich hoch, der

litauische Ministerpräsident nahm auch an der Veranstaltung teil! Nach dem hoffnungslosen Versuch das kalte Büffet alle zu bekommen mischte eine Band das Seglervolk auf. Leider war um 12 schon Schluß, so daß die Feierlichkeiten an anderer Stelle weitergeführt werden mußten.

Am morgen nach der Feier klingelte unvermittelt ein Handy. Die einhellige Meinung war „Klingeln lassen“. Als sich das Telefon zum zweiten Mal meldete, tastete sich Michael doch aus seiner Koje gen Klingeln. Mit großen Augen und Ohren vernahm er, das die STÖRTEBECKER in Seenot sei. Sofort wurden alle Hebel in Bewegung gesetzt. Die Rettungsaktion dauerte bis zum Nachmittag, aber letztendlich wurde die STÖRTEBECKER mit 30 cm Freibord in den Hafen von Klaipeda geschleppt. Anschließend bekamen Harry und Co von uns eine richtige Mahlzeit und dann so die Welt schon wieder anders aus.

Den folgenden Hafentag nutzen wir für einen Besuch auf der Kurischen Nehrung einschließlich Nidden. Die offiziell organisierte Brauereibesichtigung verpennten wir wegen übermäßigen Genuß von Brauereiprodukten am Vorabend. Nach dem Übersetzen mit der Fähre auf die Nehrung stand erst einmal eine schwerwiegende Entscheidung an: mit dem Taxi oder dem „Gesinde-Express“ (Bus)? Wir entschieden uns für letzteres. Und schon mußte wieder eine Wahl getroffen werden. Es standen 2 Busse bereit, einer sollt gleich losfahren und hatte noch 2 freie Sitzplätze, der 2. fuhr eine halbe Stunde später und hatte noch ausreichend freie Plätze. Trotz einiger Einwände wurde zielsicher der zuerst fahrende Bus angesteuert. Die Fahrt auf der einzigen Landstraße der Nehrung ging recht langsam vonstatten. Speziell an den doch recht geringen Steigungen fiel der Bus auf Schrittgeschwindigkeit zurück und ... blieb stehen. Der Busfahrer griff sich sein Werkzeug und legte sich damit unter den Bus und begann an der Hinterachse herumzuschrauben. Die Bremse hatte versagt. Letztendlich zwängten wir uns alle in den 2. Bus. Und erreichten mit diesem Nidden.

Der Ort hat sich voll auf den Tourismus eingestellt. Viel kleine Hotels und Pensionen, alles sehr gepflegt und eine riesige Sanddüne, die unvermittelt aus dem Kiefernwald emporwächst. Da keine Einigkeit über den richtigen Weg zur Düne bestand splitteten wir uns auf. Mit



Die Crew vor der Sanddüne

Jan und Johannes erreichten ich zuerst den Sandberg, dessen interessantesten Stellen als Naturschutzgebiet gesperrt waren. Nach einer kleinen Stärkung traten wieder alle zusammen den Rückweg an. Zusammen traten wir dann den Rückweg an. Dazu wählten wir diesmal jedoch ein Großraumtaxi, dessen Fahrer wir auf den Busfahrpreis herunterhandelten. Mit 9 Personen saßen wir zwar etwas gedrängt, aber so konnten wir bei der rasanten Fahrweise nicht durcheinander purzeln. Andrea war aber nicht ganz so glücklich mit der verhältnismäßig schnellen Fahrt.

Der nächste Tag hieß dann Abschied nehmen vom Regattatroß. Da ich noch etwas mehr als einen Tag in Klaipeda hatte zog ich in ein Hotel um. Morgens wurde die Crew noch bei regnerischem Wetter verabschiedet und dann konnte ich mir noch die Sehenswürdigkeiten der Stadt angucken. Und vom gate 2 des Flughafen Palanga (sprich der rechten Gartenpforte von der Terrasse des Flughafens, durch die

linke hätte ich aber auch gehen können) ging es dann wieder zurück nach Deutschland.

Dirk Schietke

### **Es war einmal eine Regatta ...**

...gerade hatte der Wind etwas aufgefrischt...  
...gerade wurde auch Kopf an Kopf gesegelt...  
...gerade wurde die Lee-Tonne gerundet...  
...die Wunsch Crew holt dicht und belegt...  
...da brüllt der Skipper: Fier mal...  
...die Wunsch Crew schaut verwirrt...  
...der Skipper brüllt immer wütender: FIER MAL...  
...die Wunsch Crew schaut sich an und hört wieder: FIER MAL...  
...die Wunsch Crew zuckt mit den Schulter über den unsinnigen Befehl und... Fiert...  
...der Skipper flippt völlig aus, läuft Knallrot an und brüllt hysterisch:  
    **FIER MAL, NICHT FIER MAL...**  
...völlige Irritation an der Wunsch, irritierte Blicke über die Schulter...  
...der Trimmer brüllt: Vier Mal...  
...zwischenzeitlich verliert das Boot seinen Speed...  
...da steckt der Taktiker seinen Kopf aus dem Keller und brüllt:  
    **VERDAMMT NOCH MAL, VIER MAL UM DIE WUNSCH BEI  
    DEM WIND!**

## Rekord

Zur Siegerehrung und Abschlußparty mußte vom neuen Yachthafen zum Kurhaus über die Warnow übergesetzt werden. Christoph bot dazu die SHANTY als Fähre für die UNI-Crew an.

Jeder einen kannte der auch rüber mußte. Eine Zählung ergab 28 Personen an Deck und einem Hund. Später wurden noch 4 Personen unter Deck entdeckt. Dabei blieb sogar das Cockpit trocken.



## **Bericht der UNIVERSITAS 2005**

Wie auch in den letzten Jahren möchte ich versuchen, Euch einen kleinen Einblick in die Geschehnisse des Jahres 2005 auf der UNIVERSITAS zu geben.

Der Höhepunkt des Jahres ist eindeutig der NORD/LB Baltic Sprint Cup 2005!

Alles beginnt im Jahr 2004 mit der Ankündigung des Norddeutschen Regattaverains eine Regatta rund um die Ostsee mit dem Besuch aller Anrainerstaaten zu veranstalten. Für uns eine tolle Vorstellung, auf den Spuren der älteren ASVer (HSGler) die nördliche und östliche Ostsee zu erkunden.

Schnell ist klar, daß das Vorhaben einige Kräfte binden würde und früh werben wir im ASV für Unterstützung von Seiten des Vereins und der Mitglieder. Auch alle Freunde der UNIVERSITAS werden informiert.

Der Winter mit seiner obligatorischen Arbeit steht also auch ganz im Sinne der Vorbereitung auf den BSC.

Am 11. Mai gehen wir ins Wasser mit Logstand 215, leider nach dem Ansegeln, aber wir bekommen das Unterwasserschiff nicht rechtzeitig fertig. Zu viel muß gemacht werden, unter anderem tuppeln wir etwa 10 Quadratmeter neues Laminat auf die Außenhaut des Unterwasserschiffs. Darüber werden mehrere Lagen Spachtelmasse aufgetragen und dann 7 Schichten Primer. Zuletzt noch das Antifouling. Am 17. wird der Mast gesetzt, wie schon die letzten Jahre mit der Unterstützung Jan Pohls.

Schon am 21. Mai nehmen wir am Warnemünder Frühjahrsdreieck teil und belegen einen 2. und einen 3. Platz bei leichten Winden.

Der Plan am Baltic Sprint Cup teilzunehmen verfestigt sich und so ist unter anderem eine neue Vermessung der Schwimmlage nötig. Mit der Durchführung Ende Mai können wir uns endgültig anmelden. Um wieder ins Training zu kommen, machen wir einige Schläge auf Warnow und Ostsee. Zu diesen Gelegenheiten kommen schon die ersten Gäste mit, die auch auf dem Baltic Sprint Cup unsere Crew verstärken werden. Die Hanseatische Brauerei sponsort noch einen neuen Propeller inklusive Welle und zusammen mit der IsTec AG 3 neue Vorwindsegel. 2 Parasailor<sup>2</sup> und einen einfachen Spi.

In der Woche vom 12. bis zum 16. Juni findet wieder das fast schon traditionelle Ärztesegeln anlässlich eines Kongresses in Warnemünde statt. Albrecht hat das wie immer organisiert und durchgeführt.

Am 18.06. wird es dann Ernst. Eine große Party im Verein wird organisiert, um einerseits die UNIVERSITAS ordentlich zu verabschieden und andererseits einen kleinen Dank an die Sponsoren unseres Flaggschiffes zu senden. Da seien hier noch einmal die Hanseatische Brauerei Rostock, die IsTec AG, der Industrie- und Yachtausrüster Treulieb, Yachtservice Pohl, Yachtcare und die Hansestadt Rostock genannt. Ihnen gilt unser besonderer Dank.

Die Farewell – Party nutzen wir, um unser neues Vorsegel von Ganter zu testen. Auf einer zweiten Runde laden wir die Kinder des ASV, die in der gemeinsamen Kinder- und Jugendgruppe des ASV und MYCR trainieren, auf die UNIVERSITAS ein, um sie für das „Dickschiffsegeln“ zu begeistern. Während der Veranstaltung steht auch ein Sparschwein am Bierwagen, um Wolfgang Albrecht bei der Finanzierung der Weltmeisterschaftsteilnahme in Spanien zu unterstützen.

In der Woche vor dem Start nach Sandhamn wird unter Albrechts Regie die UNIVERSITAS bei Jan gekrant, um das Unterwasserschiff zu reinigen. Bei Reiner Treulieb bekommen wir noch die fehlenden Instrumente und Geräte. Unter anderem bauen wir eine zusätzliche Batterie für die Laptopversorgung und drei 12 Volt Steckdosen ein, um die geplante Elektronik auf dem Cup auch einsetzen zu können.

Am 30. Juni legt die Überführungscrew mit dem für 4 Wochen und alle Wetter ausgerüsteten Flaggschiff des ASV zu Rostock ab. Erstes Etappenziel ist Warnemünde, wo in der „Cubar“ noch einmal richtig gegessen wird. Es gibt für alle Rippchen.

Morgens verlassen wir dann endgültig den heimatlichen Hafen.

Ziel: Visby auf Gotland, Sandhamn

Crew: Albrecht Heitner, Marten Lau, Anke Lehmann, Heino Werner, Claas Erdmann, Robert Lawrenz, Michael Heitner.

Logstand: 300 sm

Der erste Tag vergeht wie im Fluge, es ist bewölkt, der Wind bläst aus Ost mit 3-4 Bft. und es geht mit einem Anlieger Richtung Trelleborg. Gegen Abend ist die Stadt am Horizont auszumachen, leider schläft der Wind ein. Wir wollen ein Stück unter Motor weiterfahren, aber das Kühlwasser läuft nicht. So bauen wir die Wasserpumpe aus und wieder an und versuchen es noch einmal, ohne nennenswerten Erfolg. Gleichzeitig suchen wir nach dem

Ölleck, daß uns die Bilge so sehr einsaut. Nach einer halben Stunde bauen hören wir auf und ergeben uns unserem Schicksal. Freuen tut sich darüber besonders die Freiwache, die nun endlich auch schlafen kann. In 8 Stunden haben wir 3 Seemeilen mehr auf der Logge, davon sind wir allerdings 2 rückwärts getrieben. Morgens regt sich dann wieder ein Lüftchen, die Sonne beginnt mit ihrem Spiel und es folgt eine Woche, die alle beeindruckt. Wir segeln den ganzen Tag nicht über 3-4 Knoten Speed. Albrecht klettert in den Mast, wir setzen die Spinnacker, spielen Skat und genießen die Freiheit. In der 3. Nacht segeln wir mit einer 12mR Yacht um die Wette. Wir kommen in die Nähe von Utklippan, aber leider ist nicht genug Wind, um Umwege zu segeln, außerdem soll es ja nicht sehr tief sein dort...

Der 12er kommt nicht richtig heran, aber wir wollen schöne Bilder und so lassen wir die Segel raus und machen eine Photopause. Mit dem Morgen kommt auch etwas Wind und wir können den Parasailor<sup>2</sup> wieder setzen.

Dann kommt Gotland in Sicht. Leichteste Winde treiben uns langsam aber sicher in Richtung Visby, es wird eine Runde Tequila Sunrise gereicht und Regattafieber kommt auf, besonders bei Marten, der an der Genuawinsch durch nichts mehr abzulenken ist.

Unter Segeln legen wir im Hafen an. Zwei Baltic-Sprint-Cup Flaggen wehen schon, unsere kommt dazu. Wie schon die letzten Tage scheint die Sonne vom wolkenlosen Himmel auf uns herab. Wir bauen ein wenig am Motor, füllen Öl nach, aber so richtig will es nicht werden. Also beschließen wir, die weitere Reise als reines Segelboot zu machen.

Den Abend verbringen wir mit einem Rundgang durch die wunderschöne Stadt. Entlang der alten Stadtmauer, durch die Straßen mit den vielen Kneipen bis in ein Lokal, wo wir uns ein Bier gönnen. Erstaunlich sind die Massen an jungen Menschen, die sich in Visby tummeln. Ganze Busladungen Jugendlicher ergießen sich in die Stadt und vor den Discos stehen lange Schlangen von Wartenden.

Am nächsten Morgen laufen Anke und Claas noch einmal in die Stadt, um Brötchen zu holen. Nach einem ausgiebigen Frühstück soll es weiter bis nach Sandhamn gehen, um dort die Meldeformalitäten zu erledigen. Während des Frühstücks legt neben uns ein Renntrimaran an, der wohl ein Teil von Gotland Runt mitgesegelt ist. Die 3 Mann darauf wollen aber mit der Fähre zurück

und bieten uns ihre Äpfel und Bananen zur Übernahme an. Wir nehmen das Obst gerne und tauschen 3 Dosen Rostocker dagegen. Die Drei reißen die Dosen gleich noch auf dem Heck ihres Tris auf und trinken sie aus, es gibt wohl nichts dergleichen bei ihnen an Bord. Kurze Zeit später halten Sie noch einen weiteren Apfel und 2 Bananen in die Höhe und fragen in der universellen Sprache der Hände und Füße, ob wir das auch noch haben wollen. Wir verstehen und geben noch 3 Biere rüber. Beim Anlandtragen der Taschen passiert dem Einen ein kleines Mißgeschick. In einem Stiefel ist eine Dose Fanta versteckt, die ihm beim Rüberwerfen desselben direkt an der Oberlippe trifft. Mit einer kleinen Platzwunde sinkt er zu Boden. Albrecht hat natürlich seinen Medizinkoffer dabei und so wird der Patient fachmännisch versorgt.

Nach diesem aufregenden Erlebnis legen wir wieder unter Segeln ab. Draußen auf der See weht endlich mal ein richtiger Wind aus Ost. Mit halbem Wind und 8-9 Knoten geht es los nach Sandhamn. In unserer Nähe sind 3 etwa gleichgroße Segler, die scheinbar an der Gotland Runt Regatta teilnehmen und es wirklich wissen wollen. Sie setzen Spi's, liegen aber sofort so sehr auf der Seite, dass sie so auch nicht schneller werden als wir und nehmen sie nach 1 Stunde wieder runter. Auf uns machen sie in der Zeit vielleicht eine viertel Meile gut, verlieren aber viel an Höhe. Leider schläft zum Abend der Wind wieder ein. Im Wasser schwimmen Teppiche von Algen und machen das Wasser regelrecht dickflüssig. In Sandhamn scheint davon am Bug die Gifffarbe abgeschliffen zu sein.

In der Nacht überholt uns die HUGO BOSS und Marten ist ganz aus dem Häuschen, die ganze Freiwache, die gerade eingeschlafen ist, wird geweckt, um an diesem Ereignis teilzuhaben.

In diesem Bereich der Ostsee wird es nicht mehr richtig dunkel. Obwohl schon 2 Wochen nach der Sommersonnenwende, ist die Nacht nur 4 Stunden lang und besteht nur aus Dämmerung.

Der Leuchtturm Sandhamn kommt in Sicht und die Vorfreude auf die schwedischen Schären wächst. Kurz vor 4 Uhr geht die Sonne auf und in der Morgenflaute laufen wir in Sandhamn ein. Der Hafen ist schon ordentlich voll. Besonders beeindruckend sind die riesigen Trimarane.

Wir warten bis zu Öffnung des Race Office und melden dann. Wir sind die ersten - zum Glück - denn die Wartezeiten werden immer länger. Es gibt die Regattaflagge, einen Hefter mit den Unterlagen und den Fleet Tracker. Der Einbau dieses GPS-Empfängers und –

Senders stellt sich als Herausforderung dar, da wir keine Möglichkeit haben, ihn mit den mitgelieferten Teilen in horizontaler Position zu installieren. Außerdem muß ein Kabel durch das ganze Schiff gezogen werden. Zum Glück sind die Anbaulöcher von der Badeleiter noch da. Nach einer Stunde Suche im Hafen nach geeignetem Material (Holzklotz und Spaxschrauben) kann der Anbau beginnen. Mit silbernem Tape wird die Konstruktion auf Metall getrimmt und fällt nicht mehr doll auf. Leider sind wir trotzdem noch nicht auf der digitalen Karte der Regattaleitung zu sehen. Im Regattabüro kann ich schon mal einen Blick drauf werfen, wie genau diese Geräte sind: Die SANTA MARIA ist schon ausgerüstet und liegt in einem Hafen in der Nähe. Man kann sogar erkennen, in welcher Box sie liegt. Leider ist es im Internet nicht ganz so genau.

Wir wollen nun noch weiter in Richtung Festland, um den Crewwechsel etwas zu vereinfachen und entscheiden uns für den Hafen, in dem die Fähren nach Sandhamn ablegen. Durch die Schären zu segeln ist ein tolles Erlebnis. Da wir Zeit haben, setzen wir nur die Genua und lassen den Motor zur Sicherheit mitlaufen. Auf dem Weg dorthin machen wir noch eine Badepause. Leider klappt es mit dem Anlegen an einer Schäre nicht, da es immer große Steine kurz unter Wasser gibt und wir kein Risiko eingehen wollen. In herrlich klarem Wasser schwimmen wir ums Boot, tauchen das Unterwasserschiff ab und genießen den Tag. Gegen 17 Uhr auf dem Weg in den Hafen bricht zum Überfluß ein Winkel des Motorfundaments. Das passiert uns nun in den letzten 3 Jahren zum 3. oder 4. Mal, aber zum Hinlegen sind die Teile viel zu teuer und jedes ist natürlich auch anders geformt. Wir reparieren mit Dyneema. Nun ist guter Rat teuer, wo gibt es hier so etwas. Im anvisierten Hafen jedenfalls nicht. Der Hafenmeister verweist uns in eine Marina weiter im Landesinneren. Auf dem Weg dorthin müssen wir durch eine Brücke, die eine Durchfahrtshöhe von 20 Metern hat. Neben uns ein Segler, dessen Mast etwas kürzer ist als unser. Dementsprechend wollen wir ihn vorlassen, um zu sehen, wie groß der Abstand ist und nehmen Gas weg. Die anderen denken das Gleiche, stoppen kurz vor der Brücke fast auf und lassen uns als erste durch. Es sieht wie immer ganz schön knapp aus, aber etwa ein Meter ist wohl noch Platz.

Hinter dieser Brücke liegt dann die Marina, ziemlich groß um eine kleine Halbinsel herum. Die Hafenmeisterin sagt uns, daß wir weiter hinten direkt bei der Werft anlegen können, wenn wir was zu

reparieren haben. Kostet auch nichts. Am nächsten Morgen geben wir das Blech beim Motorenbauer ab, der es dann schweißen läßt. Abends ist es fertig und wir bauen es wieder ein. Den Tag über liegen wir in der Sonne unter einem Sonnensegel, daß Anke über die Plicht spannt. Alle paar Stunden muß es umgebaut werden. Wir holen alle Segel hervor, breiten sie zum Trocknen aus und legen sie wieder zusammen. Bei der Gelegenheit werden sie noch einmal sortiert und einige zum Heimtransport fertig gemacht. Eigentlich wollten wir alle Segel zweimal mitnehmen, um im Schadensfall Ersatz dabei zu haben. Insgesamt haben wir aber auf diese Weise über 14 Segel dabei und daß ist zu viel. Also werden einige aussortiert, unter anderem das Ersatzgroß, die Fock und 2 Spinnacker. Weiterhin gehen die Überführungssegel von Bord. Mit Karten spielen und herumlaufen vertreiben wir uns die Zeit. Mittags müssen Marten und Heino los zum Flughafen.

Abends ist dann der erste Crewwechsel anberaumt. Mit einigen Rostocker Bieren wird auf eine gute Reise angestoßen. Dann wird ein- und ausgeladen, die Segelgarderobe nochmals durchgesehen und zum Teil ins Auto geladen. Wir kleben noch die zwei Aufkleber von Yachtcare, die uns nun mit Material unterstützen, an den Großbaum. Die Neuen haben unter anderem einen Rechner und eine elektronische Seekarte mitgebracht. Alles wird angeschlossen, installiert und die ersten Probeschläge geplant. Nach der Abfahrt der restlichen Überführungscrew, die das Schiff gut nach Schweden gebracht hat, klingt der Abend mit der Aufteilung der Kojen sachte aus.

Ziel: 1. Etappe Sandhamn – Helsinki, 130,6 Seemeilen  
Crew: Michael Heitner, Christian Claußen, Jan Tebbe-Simmendinger, Miron Maruniak, Andreas Knospe, Dirk Schietke, Epi Werner, Karsten Blaschek, Delf Neumann

Log: 858 sm

Morgens geht es los nach Sandhamn. Auf dem Weg durch die morgendlichen Schärenengewässer eine kleine Badepause mit Körperreinigung. In Sandhamn ist die Hälfte des Hafens gesperrt für die Teilnehmer der Classic Regatta. Einige 12er, 8er und andere klassische Yachten legen im Laufe des Tages in diesem Bereich an, ein Augenschmaus. Die Ziellinie liegt kurz vor dem Hafen, so daß die Guten unter Spi bis vor den Steg segeln, ein wirklich tolles Bild.

Wir schlendern durch den Hafen und bestaunen die verschiedenen Yachten. Auch das „NordLB Fleet“ ist vollständig versammelt. Unter anderem eine Crew des Hamburger ASV, auf der NIGHT FEVER, eine J109, die für die 4 Wochen gechartert ist. Mit den Bundesgeschwistern melden wir uns zur Teamwertung an. Nachmittags wird zur feierlichen Eröffnung des Nord/LB Baltic Sprint Cups geladen. Der Königlich Schwedische Yachtclub präsentiert anlässlich seines 150-jährigen Bestehens eine etwa 15 Meter langen Torte. Dazu gibt es Sekt. Abends findet das Eröffnungsscrewddinner im Festsaal des KSS statt. Einige Reden werden gehalten, leider sind sie akustisch in unserer Ecke recht schlecht zu verstehen.

Morgens ist dann Start zur ersten Etappe. Ursprünglich soll diese 190 Seemeilen lang sein, wird aber aufgrund des fehlenden Windes in der Vorhersage um 60 Seemeilen verkürzt. Die restlichen Meilen sollen dann motort werden.

44 Schiffe starten in Sandhamn, beobachtet von einem Hubschrauber, der über dem Feld kreist und Bilder macht. Wir haben trotz des leichten Windes das Groß und dazu nur eine Fock oben. Wir segeln in dieser Zusammensetzung das erste Mal und sind auf diese Art und Weise recht wendig und können am Start vorn dabei sein. Auf dem ersten Kreuzschlag wechseln wir dann aber die Fock gegen eine Genua. Die Regattaleitung hat als Initial Course einen Raumwindgang angesagt und so können wir unseren neuen Parasailor setzen. Dann geht es auf den eigentlichen Kurs nach Helsinki.

Bei östlichen Winden der Stärke um 0-2 Bft. kreuzen wir in die Nacht. Gegen 17 Uhr schläft der Wind immer weiter ein. Kurz vor 20 Uhr beim Abendbrot bemerkt Epi zum Vorteil von ruhigem Wetter um diese Zeit: „Jetzt ´ne kurze Pause und dann geht´s weiter.“ Gegen 22.40 Uhr steht immer noch im Logbuch: „Hier ist ein Haufen Boote, die hier rumstehen.“

Morgens nimmt der Wind dann wieder etwas zu und dreht nördlicher. Gegen Mittag können wir dann sogar Spinnacker setzen. Der Wind raumt weiter und nach mehreren Halsen segeln wir um 17.54 Uhr OT durch das Ziel.

Logbuch: „danach kurze Badesession und unter Motor und Groß nach Helsinki. Leider scheinen vor uns schon eine ganze Menge Boote durch das Ziel gegangen zu sein. ~15 konnten wir sehen. Kurz vor der Linie haben wir uns noch ein Vorwindkreuzduell gegen zwei 620er (ORC-Wert) geliefert. Einen haben wir noch gekriegt, der

Zweite ist 2 Sekunden vor uns durchs Ziel. Die ganze Zeit scheint die Sonne, für mich schon seit 10 Tagen, nur für einige Minuten unterbrochen durch Wolken und für je 4 Stunden in der Nacht. Mirons Wache geht jetzt in die Kojen. Wenn sie schlafen gibt es Abendbrot.

Um 22 Uhr geht der Spi wieder hoch und der Motor geht aus.“

Wie es immer so ist, auf dem Weg von Sandhamn bis zum Ziel weht der Wind nur leicht, nach dem Zieldurchgang erholt er sich zusehends und wir segeln deutlich schneller, als wir motoren könnten. So kommen wir Helsinki mit guten 7 Knoten näher und sind im Morgengrauen – vor 4 Uhr – beim Einlaufen in die Helsinkier Schären. Anlegen sollen wir auf der Insel Blekholmen des Nyländska Jaktklubben. Wir schließen die ersten Bekanntschaften, unter anderem mit der netten Crew der GLÜXBOKS. Eine ausgedehnte Stadtbesichtigung unter der Aufsicht von Epi, der hier schon mal für einige Woche gearbeitet hat, macht uns mit der Gegend vertraut. Die folgende Pause in einem Café besticht mit schönen Ansichten und Epi klärt uns über die „Fichtenbestände“ dieser Gebiete im hohen Norden auf.

Ergebnis der ersten Etappe: Mit 28 Stunden und 53.56 Minuten belegen wir in der Gesamtwertung den 14. Platz und in der Gruppe B den 6. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 4,5 Knoten.

Abends ist eine große Party organisiert mit Büffet und Bier. Man kann sich vorstellen, wie 400 Seeleute reinhauen können, wenn sie gerade 3 Tage auf Regatta waren.

Ziel: 2. Etappe Helsinki – Tallinn, 37,5 Seemeilen

Crew: wie Leg 1

Log: 1087 sm

Diese zweite Etappe startet vor Helsinki und endet vor Tallinn. Mit 45 Seemeilen von Hafen zu Hafen ist sie die kürzeste des Cups. Der eigentliche Start wird wegen undurchdringlichen Nebels verschoben. Es heißt auch, daß sich die estnischen Grenzer bei dem Nebel verfahren haben und daher nicht rechtzeitig da sind. Um zehn Uhr werden wir vom Zoll kontrolliert, danach darf keiner mehr von Bord, nur noch einmal die Leinen lösen ist erlaubt.

Viertel elf machen wir los und motoren hinaus ins Startgebiet. Der Wind nimmt bis auf 3 Bft. aus WSW zu, so daß wir mit einer Kreuz mit ganz langem Bein in Richtung Tallinn Leuchtturm rechnen. Auch hier gibt es wieder einen Kurs vor Helsinki, der um 2 Bahnmarken

geht. Zwischen der 1. und der 2. Marke, die in West-Ost-Richtung liegen, muß man einen kleinen Nordbogen steuern, da im Süden eine Untiefe ist. Da aber der Wind aus WSW kommt luvten sich die Yachten natürlich gegenseitig hoch. Wir haben uns aus diesem Grund aber nicht daran beteiligt und liegen wenige Meter hinter der PINTA 79. Hinter uns die MAX BAHR will nun zum Überholen ansetzen und luvt ordentlich an. Einige Sekunden später hört man nur noch schreien „es wird FLAAACH“ und „WENDE!!!!“ und trotz des gesetzten Spinnackers ist das Schiff schon durch den Wind, bevor wir uns umdrehen können. Da haben die Jungs und Mädels Glück. Nach der letzten Markenrundung vor Helsinki geht es dann nach Süden. Wie vorhergesagt müssen wir hart am Wind segeln. Immer wieder kommen von achtern die Schiffe der Gruppe A auf und wir müssen wegwenden.

Diese Etappe segeln wir ohne Wache, da sie nach einem Tag geschafft sein soll. So ist es dann auch. Um 18.30 Uhr gehen wir durchs Ziel. Das liegt recht kurz vor dem Strand, so daß wir uns mit dem Bergen des Spis und dem Starten der Maschine beeilen müssen. Zu dieser Zeit findet auch die Junioren-Europameisterschaft der 470er statt, die wegen uns einen Tag Zwangspause haben, damit wir in Ruhe einlaufen können. Jedem Teilnehmer wird ein Liegeplatz zugewiesen und schon vor dem in die Hand nehmen der Festmacher steht ein Helfer mit einer Palette Bier an Land. Wir können ihn überzeugen: „Erst die Festmacher, dann das Bier“. An Land gibt es dann noch gegrillte Würstchen für die Mannschaften. Beim Einklarieren gibt es diesmal Warteschlangen, ein Zöllner für alle.... Aber man muß trotzdem sagen, daß sich dieser Mühe gibt und alles hier, wie auf der ganzen Tour, sehr entspannt abläuft.

In unserer Nähe liegen wieder die GLÜXBOKS und die PINTA 79, so daß sich unser Grüppchen wieder findet.

Wir segeln die 37 Meilen in 5 Stunden und 58.26 Minuten und bringen es auf etwas über 6 Knoten Durchschnitt.

Bei dieser Etappe belegen wir in der Gesamtwertung leider nur den 37. und in der Gruppe B den 12. Platz.

Den Abend verbringen wir zum Teil in der Stadt, zum Teil im Hafen. Nächsten Abend soll die Siegerehrung stattfinden. Das gibt allen die Gelegenheit, sich den Tag über diese wunderschöne, alte Hansestadt anzusehen. Wir können nur empfehlen, bei Gelegenheit mal wieder eine Sommerreise in diese Region der Ostsee zu unternehmen.

Ziel: 3. Etappe Tallinn – Riga, 189,8 Seemeilen  
Crew: Delf N. steigt ab, Thomas Wibberenz auf  
Log: 1143 sm

Diese 3. Etappe soll etwas besonderes sein, da sie in zwei Teile geteilt wird. Im Väinameri-Kanal soll aufgrund der engen Fahrwasser der Motor den Vortrieb besorgen.

Start ist vor dem Hafen Pirita. Es geht wieder um 2 Tonnen in Richtung Ziel. Der Wind kommt aus westlichen Richtungen und weht mit 3 Bft. Wir kommen gut weg und können uns am Ende der Startkreuz sogar den letzten Holer sparen, da die BEAST sich an der Bahnmarke festmacht und sie einige Kabel nach Lee verlegt. Dann geht es weiter mit Halbwind nach Norden. Wir wechseln zwischen Genua, Spi und Parasailor<sup>2</sup>. Nach Rundung der 2. Bahnmarke Katariina Kay geht's mit Genua und Groß hoch an den Wind und auf eine Kreuz von 70 gesegelten Meilen. Der Wind nimmt etwas zu und wir haben vollen Druck in den Segeln. Wir segeln weit raus und haben damit wohl auch einen ganz guten Riecher, denn unter Land scheint die Konkurrenz langsamer zu sein. Bei Drehungen wenden wir, so kommen wir langsam auch wieder unter Land und können ein Auge auf die wunderschöne Küste werfen. Meilenweit kein Mensch zu sehen. Und nur ein paar mal sieht man Häuser und vielleicht auch mal einen Hafen. Der Wind schrallt im Moment etwas aus Norden und so können wir ein kleines Kap knapp schnippeln, aber schon beim nächsten müssen wir doch wenden und wieder weiter raus. Die ganze Zeit scheint die Sonne. Die Stimmung ist ganz gut. Wir machen uns Gedanken, wie wir die Untiefen vor dem Ziel umsegeln: nördlich durch das tiefe Wasser oder zwischen den Sandbänken durch? Immer wieder der Blick zu den anderen, was machen die? Fast alle segeln durch die enge Stelle. Langsam nimmt der Wind wieder ab und die letzten Meilen ziehen sich. Zusätzlich dreht er auch und nachdem wir zur letzten Bahnmarke gekreuzt sind, haben wir nach 90° Kursänderung nach Süden den Wind wieder von vorn. Es ist zum Haare raufen. Wir segeln in den Windstrich, der aus dem Kanal kommt, dabei müssen wir immer weiter abfallen, bis wir dem Ziel nicht mehr näher kommen und wir wenden müssen. Dabei scheint der Wind immer wieder abzunehmen. Aber es geht nicht nur uns so, auch die anderen haben so ihre Kursfindungsprobleme. So kann es sein, daß man auf verschiedenem Bug in die gleiche Richtung wie die Konkurrenz unterwegs ist. Da es nun schon

einigermaßen dunkel ist, wird es spannend. Die paar Tonnen finden, die Gegner sichten und dann gibt es ja auch noch die Großschiffahrt. Schließlich kommt das Zielschiff in Sicht und wir erwischen zum schönen Abschluß noch eine Privatbö, die uns mit über 7 Knoten bei spiegelglattem Wasser und Stille um 00.55 Uhr über die Linie treibt. Dann starten wir den Motor, machen einen Kurs durch den Väinameri-Kanal bis zur Inselgruppe Saaremaa. Nun heißt es für fast sechseinhalb Stunden motoren. Morgens um 7.20 Starten wir in den zweiten Teil. Der Wind kommt mit 3 Bft. aus Ost-Südost, so daß wir das Ziel nicht direkt anliegen können. Wir segeln mit Steuerbord-schoten Richtung Südwest. Der Wind nimmt langsam auf 5-6 zu und die Wellen werden höher. Wir nehmen die Genua runter und setzen die Fock. So sind wir aber zu langsam und wir setzen die kleine Genua. Wir können mit dem auffrischenden Wind auch immer höher an den Wind, leider kommen wir aber an der Insel trotzdem nicht vorbei. So müssen wir um 14 Uhr wenden. Jetzt können wir Riga anliegen. In der Ferne sind Gewitterwolken zu sehen. Sie kommen mal näher, mal entfernen sie sich wieder. So bedrohen sie uns den ganzen Nachmittag und um 19 Uhr bekommen sie uns zu fassen und wir ordentlich einen auf die Mütze. Der Wind frischt auf, wir binden gleich das 2. Reff und wollen die Genua bergen. Dabei verlieren wir eine Segellatte, die wir extra eingenäht haben, das Achterliekbändsel des Großsegels und das Achterliek der Genua. Außer dem Achterliekbändsel, das immer wieder reißt, können wir alles in Riga reparieren. Nach der zum Gewitter gehörenden Dusche flaut der Wind wieder ab und wir können ausreffen. Mit 8 Knoten geht es Richtung Ziel. Am Horizont sind auch weiterhin die Wolken von Gewittern zu sehen, sie verschonen uns aber. Um 23.43 Uhr gehen wir durch das Ziel vor Riga. 2 Minuten später sind wir kurz vor der Hafeneinfahrt. Auf der Ostmole scheint ein Pyrotechniker auf uns gewartet zu haben, denn wir werden mit einem tollen Feuerwerk empfangen. Unter Motor geht es fast ein einhalb Stunden bis tief in den Hafen fast bis ins Zentrum. Dort liegen wir in der erst kurz vor unserer Ankunft fertig gestellten Marina des Andrejosta Yachtclubs, einem Club der ortsansässigen Russen.

Logbuch: „Trotz unseres Ankommens mitten in der Nacht ist dort der Grill warm und es gibt für die Segler nach der Etappe Bierchen und Fleisch am Spieß. Sehr gelungen. Dann wird geschlafen. Morgens beginnen wir mit den Reparaturen an Bord: Großsegelachterliekbändsel, Genua 14 abgeben an den 200 Kilometer entfernten

Segelmacher und eine Segellatte bauen. Christian sieht den Motor durch, legt Öl nach und pumpt das ausgelaufene aus der Bilge. Ich bin im Mast, dort ist alles OK. Nachmittags geht es zur Party auf dem Domplatz. Leider wird das Büffet durch einen Schauer unterbrochen. Im Laufe des Tages treffen die ersten Neuen ein. Thomas ist wie angekündigt schon vor dem Aufstehen los, so daß wir von ihm nicht so viel hatten“.

Auf dem Domplatz findet die Siegehrung statt. Extra dafür wurde eine große Bühne aufgebaut und den ganzen Nachmittag wird Musik und Programm gemacht. Halb Riga ist auf den Beinen, um das Feld der Boote zu bestaunen oder sich auf dem Marktplatz unterhalten zu lassen. Wir belegen den 14 Platz in der Gesamtwertung und den 5. in unserer Gruppe.

Die JOSEPHINE hat Probleme mit ihren Segeln, die gerade neuen Tücher lösen sich an den Nähten auf. Deshalb hat der Eigner aus Deutschland sein Fahrtensegel per Kurier anliefern lassen. Der hat aber die Segellatten nicht mitgebracht. Wir können mit unseren Ersatzlatten aushelfen und der JOSEPHINE auf diese Weise die Weiterfahrt erleichtern.

Ziel: 4. Etappe Riga – Klaipeda, 215,3 Seemeilen  
Crew: Michael H., Christian C., Jan T.S., Epi W., Dirk S.,  
Andreas K., neu: Peter-Paul Ruth, Andrea Höfle und  
Johannes von Beust

Log: 1384 sm

„Den Montag beginnen wir mit Frühstück im Zelt für 7€ pro Person. Ist zwar recht teuer, aber wir brauchen nicht abwaschen. Zwischendurch kommt unsere abgegebene Genua zurück. Leider hat der Segelmacher aber die angeforderte Segellatte nicht mitgebracht. Wir können von der JOSEPHINE eine borgen. Die Etappe beginnt mit einer beeindruckenden Seglerparade auf der Düna, vorbei an der RUDOLF DIESEL mit dem Bürgermeister drauf. Dann setzen wir den Parasailor<sup>2</sup> und segeln in Richtung Start den Fluß hinunter. Am Start sind wir die einzigen, die gerefft haben, dafür können wir etwas besser manövrieren. Leider reicht es trotzdem nur für die 2. Reihe. Kurz vor der Tonne ausreffen und Spi klarmachen und dann den ganzen Tag über die Rigaer Bucht spinnackern und „genuaen“. Es geht gut voran.“ Wir müssen den Leuchtturm Kolka runden und dann durch die Ibenstrasse. Logbuch: „Die Nacht über haben wir immer etwas Wind, so daß wir langsam aber sicher an

einigen Schiffen vorbei kommen. Auch den Vormittag über können wir noch 2 hinter uns lassen. Irgendwann zwischen 6 und 9 Uhr müssen wir wenden, weil der Wind westlicher dreht. Auf diese Weise haben wir bis 16 Uhr einen Anlieger. Zu dieser Zeit sind wir ca. 3 Seemeilen am Leuchtturm Bernäti vorbei. Mit dem Überholen wird es leider nichts mehr so richtig, da der Wind wieder auffrischt. Zwischendurch müssen wir die Maschine anmachen, um die Batterien zu laden. Die sind kaum noch in der Lage, den Motor zu starten. War also höchste Zeit. Im Moment scheint die Sonne (wie eigentlich fast immer). Vor Liebau hat unseren Kurs etwa ein Kabel voraus ein Fischer gekreuzt mit dem obligatorischen Schwarm Möwen dabei. Direkt vor uns kippt er einen Eimer Fischreste ins Wasser, so daß dieser Schwarm sich dort versammelt und erst durch uns verscheucht wird. Natürlich schießt uns eine dabei aufs Deck. Vor 19.30 Uhr beginnen die Überlegungen, wie denn ein schmackhaftes Abendbrot bereitet werden kann. Jan schlägt Toast Hawaii vor. Die Frage bleibt offen, wie dieses zubereitet werden kann / soll. Wir einigen uns für Stulle auf Brot.“

Auf der Tour entlang der litauischen Westküste kommen wir auf ein Etmal von über 170 Seemeilen und daß bei Windstärken von 3 Bft. aus Südwest. Da wir die Höhe für einen Anlieger nicht halten können, müssen wir Holeschläge machen. Der Wind läßt nach und wir treiben fast nur noch. Gerade bei den Wenden hungern wir uns durch den Wind. Den anderen geht es aber nicht anders. Zum Wenden treffen wir uns immer. Einmal müssen wir spontan einem Stellnetz ausweichen, das nur mit wenigen kleinen Kugeln betonnt ist. Abends starten wir den Motor wieder um ein paar Ampere in die leeren Batterien zu geben. Kurz vor Mitternacht sind wir schon nah am Ziel, müssen nur noch die letzte Bahnmarke runden. Angespannt sitzen wir an Deck und suchen die Ansteuerungstonne vor Klaipeda. Wir finden sie nicht, bis Jan rauskommt, sich umdreht und sie etwa ein Kabel neben uns sichtet. Wir fallen sofort ab und können mit nun wieder auf 2 Bft. zunehmendem Wind bis über die Ziellinie segeln. Das mit der Ziellinie kann man diesmal wörtlich nehmen, denn das Marineschiff zeichnet mit dem Bugscheinwerfer eine Lichtlinie auf das Wasser, beim Durchsegeln leuchtet die UNIVERSITAS kurz auf. Diese 4. Etappe können wir als 22. / 8. nach 34 Stunden und 54.39 Minuten beenden. Dann Motor an, Segel runter und ab in den Hafen. Es hat angefangen zu regnen und der Wind nimmt weiter zu. Eine gute Stunde sind wir auf dem Ausgang des kurischen Haffs

unterwegs, bis wir im Päckchen im Hafen liegen. Wie immer wird etwas aufgeklärt, die Flaggen werden gesetzt und die Gegend erkundet. Besonders wichtig immer die Lage der sanitären Anlagen. Den Hafentag nutzen wir für einen Tagesausflug auf die Kurische Nehrung. Nach dem Übersetzen mit der Fähre kommen wir gerade noch rechtzeitig zum Bus. Leider war der aber schon voll. Da auch die anderen Crews die gleiche Idee hatten wie wir, würde aber auch der Nächste voll werden. Also quetschten wir uns noch mit rein. Etwa 50 Kilometer weit sollte es bis kurz vor die russische Grenze gehen. Etwa auf der Hälfte der Strecke hält der Busfahrer mitten im Wald an, steigt aus seiner Tür und plötzlich beginnt es hinten unterm Bus zu scheppern. Nach 5 Minuten kommt er ölverschmiert wieder in den Bus, holt ohne Erklärung einen größeren Hammer unter seinem Sitz vor und verschwindet wieder hinten unter dem Bus. Nach vielleicht 5 weiteren Minuten wird es etwas unruhig und die Mitfahrer fragen, was denn los sei. Der Fahrer antwortet etwas und dann öffnet er die Türen und wir können raus. Es stellt sich heraus, daß die hinteren Bremsen festgefahren sind. Der Fahrer sieht inzwischen aus, als wenn er schon den ganzen Tag in einer Autowerkstatt gearbeitet hat. Wir beginnen uns zu fragen, wie wir denn nun unser Ziel erreichen sollen und wollen schon fast trampen, als der nächste Bus kommt und wir uns in den mit reinquetschen. Da haben wir also nichts gewonnen außer die Erfahrung. Auf der Rücktour kommt uns der Bus aber schon wieder entgegen. Nach einem Mittagessen im Restaurant beginnen wir unsere Wanderung. Ich laufe einmal über die Nehrung bis zur Ostsee und dann zurück auf die Dünen. Der Rest der Crew besteigt gleich die große Wanderdüne. Von dort oben hat man eine phantastische Aussicht auf die Nehrung und die umgebenden Wasser. Wir treffen uns unten wieder und trinken zusammen ein Bier. Für die Rücktour nehmen wir uns ein Taxi, das ist schneller und kostet das gleiche wie der Bus (2,50€ für 50km). Den Abend verbringen wir wieder im Hafen. Die Organisatoren haben ein riesiges Zelt mit einem gigantischen Büffet aufgebaut. Anlässlich der Siegerehrung kommt sogar der Ministerpräsident. Den Abend verbringen wir mit den anderen Crews bei Musik und bei Wein.

Ziel: 5. Etappe Klaipeda – Danzig, 111,9 Seemeilen  
Crew: Epi und Dirk steigen ab, Knut Oldörp und Christian Splett auf  
Log: 1645 sm

In Klaipeda wechselt die Crew zum letzten Mal. Wieder findet nach dem Ablegen eine Parade statt. Bei Regen und bedecktem Himmel weht der Wind mit 4 Bft. aus Ost. Der Start geht wie immer gegen den Wind, dann um die Tonne und unter Spi nach Westen Richtung Danzig. Leider klappt diesmal so recht nichts. Wir kommen zwar ganz gut bis zur Tonne aber dann fällt der Parasailor ins Wasser weil der Fallschäkel aufgeht und liegt sofort unter dem Schiff, nach der Bergung und dem Setzen des anderen Paras zerreißt dessen Unterliek, weil es sich an der Posilampe verhakt. Wir setzen den Spinnaker. Im Anschluß klappt die Halse nicht richtig und die Stimmung ist am Tiefpunkt. Nach ein paar Stunden der Ruhe geht es aber wieder bergauf. Als dann auch irgendwann der Wetterbericht anfängt zu stimmen und die UNIVERSITAS immer schneller wird, sind wir schnell an Königsberg vorbei und steuern auf Danzig zu. Gegen Morgen kommt die Halbinsel Hela in Sicht und ein Boot der Wasserschutzpolizei inspiziert die einlaufenden Yachten. Die letzten Seemeilen nach Danzig ziehen sich in etwa so hin, wie die Ansteuerung auf den Dornbusch: ewig ist die Stadt zu sehen und kommt doch nur so langsam näher. Nach dem Zieldurchgang als 26. / 8. laufen wir an der Westerplatte vorbei, wo wir die Flagge dippen, durch den morgendlichen Danziger Hafen, der wirklich beeindruckend ist mit seinen riesigen Werften. Wir liegen mitten in der Stadt, nahe dem Krantor.

Ziel: 6. Etappe Danzig – Kopenhagen, 258,4 Seemeilen  
Crew: wie Leg 5  
Log: 1787 sm

In Danzig bleiben wir nur einen ganzen Tag, entsprechend wenig Zeit bleibt zum Ausruhen und Vorbereiten für die längste Etappe der Tour. Es geht von Danzig nach Kopenhagen über fast 260 Seemeilen direkten Kurs. Nicht viel könnte man sagen, schließlich ist die Runde um Bornholm auch nicht kürzer, aber da ist man ja nicht schon Wochen vorher unterwegs. Alle haben ordentlich Respekt vor der Etappe, besonders wenn man sich überlegt, daß der Wind um diese Zeit eigentlich hauptsächlich aus Westen kommt und dann alles gegenan geht. Aber wir haben Glück. Der Wind weht beim Start

aus Südwest mit Stärke 2-3. Wir sind ein wenig spät dran mit dem Setzen der Segel und können uns daher nicht mehr die Startseite aussuchen. So sind wir relativ weit hinten auf der Runde durch die Danziger Bucht. Vor uns ein Bild von vielen Booten mit Spi, die alle wie an der Perlenschnur aufgereiht Richtung Hela segeln. Wir kommen auf, bis die BEAST vor uns ist. Wir kommen in Luv nicht vorbei, in Lee klappt es auch nicht. Zu lange beschäftigen wir uns mit ihnen. Dicht am Strand von Hela entlang. Dort mußten wir den Spi bergen und unter Groß und Genua geht es in Richtung Bornholm. Der Wind dreht langsam Richtung West. Aber nach einigen Stunden geht es wieder zurück auf Süd. Wir steuern West. Am nächsten Vormittag beginnt der Wind ganz langsam auf West zu drehen. Nachmittags kommen wir im Abstand von etwa 5 Seemeilen an Duodde vorbei. In der Nacht nimmt dann der Wind ab. Immer wieder stehen wir in der Flaute, mit wechselnden Partnern allerdings. Mal sind es die GLÜXBOKS oder die PINTA, mal sind in der Ferne weitere Schiffe zu sehen, aber nicht zu identifizieren. Langsam schieben wir uns zum Leuchtturm Sandflyttan West. Dort geht's rum und dann sind es nur noch wenige Meilen bis Kopenhagen. Wir können den Spi wieder setzen, der Wind nimmt langsam wieder zu. In Lee der X FOR FUN können wir die Segel kaum noch halten, die X fällt ab und wir sind vorbei, müssen uns mit dem Bergen aber auch beeilen, sonst ist alles wieder verloren. Es klappt. Unter Groß und Genua sind wir bei dem inzwischen deutlich stärkerem Wind von 4-5, der auch noch böig ist, eigentlich fast schon übertakelt. Peter-Paul sitzt an der Großschot und hat gut zu tun. Wir sind aber auch schnell. Kurz vor dem Ziel entdecken wir die SHANTY, die schon auf uns wartet und als erstes ASV-Schiff zu unserer Begrüßung angereist ist. Wir ersegeln auf dieser Etappe einen 25. und 9. Platz. Im Hafen liegen wir im Päckchen mit der MELTEMI, die uns am nächsten Morgen die Bordbatterie auflädt, da wir abends zu lange mit über 20 Leuten in der Pflicht gefeiert haben. Im Hafen sind nur 170 V in der Leitung und das reicht für unser Ladegerät nicht. Abends steigt wie immer die Crewparty direkt am Kai.

Ziel: 7. Etappe Kopenhagen – Rostock, 97,4 Seemeilen  
Crew: wie Leg 6  
Log: 2105 sm

Letzte Etappe nach Warnemünde. Gestartet wird im Känguruh – System, wir müssen um 11.25 Uhr über die Linie. Knapp 18

Sekunden später haben wir das auch geschafft. Bei ordentlich Strom gegenan, aber zum Glück noch gutem Wind, kommen wir voran. Auf der offenen See weht der Wind aus Ost, wir wollen nach Süd. Die PIPPIFAX überholt uns unter Spinnacker auf Halbwind, fährt aber auch nicht so viel Höhe. Wir versuchen es auch kurz mit dem Spi, lassen es dann aber. Wie sich später herausstellt, auch eine gute Idee. Wir segeln fast bis 5 Seemeilen an Møn ran ohne die Insel richtig zu sehen. Statt dessen nur eine Wolke und Nebelbänke. Wir entschließen uns etwas höher ranzugehen, um nicht in die Flaute um Møns Klint zu geraten. Mit dem bloßen Auge kann man mindestens 7 Schiffe sehen, die dort feststecken, unter anderem auch die PIPPIFAX. An dieser Stelle haben einige nach Nerven aufreibenden Stunden aufgegeben und sind mit Motor weiter nach Warnemünde. Wir sollten vor der Kadettrinne auf die südliche Seite wechseln und dann immer entlang der Südbegrenzung zur Ansteuerung Rostock. Schon von sehr weitem kann man über der mecklenburgischen Küste Wetterleuchten sehen. Wir gewinnen bei etwa 3 Windstärken und einer lauen Nacht diesem Schauspiel viel Schönes ab, hoffen aber auch, daß das nicht näher kommt. Tut es auch nicht. Nach 3 Stunden löst es sich auf und die Wolken verziehen sich. Der Himmel ist sternklar und wie immer auf See stören keine Lichter die Sterne. Mit 7 Knoten geht es wie nebenbei in Richtung Rostock. Etwa 5 Kabel vor der Ansteuerung schläft der Wind wieder ein, fast völlig. Wir treiben um die Tonne und stellen uns hinter unserem Vordermann an. Nach ein paar Minuten drehen wir wieder um, um der Flaute wieder zu entkommen und treiben zurück zur Tonne. Unser Vorsprung vor dem Nächsten ist dadurch fast dahin. Aber nach 3 Kabeln kommen wir wieder in einen Windstrich und überholen die ersten 2 Schiffe. Mit der kleinen Privatbrise kommen wir unserem Ziel näher. Zwischendurch informieren wir die ASVer über unsere bevorstehende Ankunft. Wieder geht es nur langsam vorwärts. Wir müssen kreuzen, da der Wind aus Süd kommt. Kurz vor den Molenköpfen tasten wir uns an ein Pulk von 5 Booten ran, die kurz vor uns stehen. Auf dem vorletzten Schlag gehen sie zu früh rum. Wir warten ein wenig und steuern auf die Ostmole zu. Da die Strömung uns in Richtung West versetzt, treffen wir genau die Einfahrt und überholen so kurz vor der Linie noch alle 5. Mit Pauken und Trompeten werden wir von den ASVern auf der SHANTY, der UNIVERSITAS II, der BURRKÄWER, der RIJO und dem Schlauchboot empfangen, als wir um 3.41 Uhr über die Linie gehen,

nur 1 Stunde 20 Minuten nach dem Ersten. Diesmal wird ein 11. / 7. Platz daraus. Jan hat einen Bierwagen der Hanseatischen Brauerei organisiert, der die ganze Nacht Mittelpunkt für die Auswertung der Etappe bleibt. Der Wind nimmt immer weiter ab und die Letzen brauchen fast eine dreiviertel Stunde von den Molenköpfen bis zur Ziellinie.

Am Tag danach ist Ausschlafen angesagt. Am Nachmittag kommt Peter Gliem von der Hanseatischen Brauerei und überreicht uns das 3 Liter Bierglas und eine Einladung zum Essen für alle Teilnehmer und deren Frauen.

Abends ist dann das große Finale. Im Kurhaus wird die Siegerehrung vorgenommen. Wir sind insgesamt auf den 18. Platz von 44 Schiffen gesegelt. In der Wertung der Gruppe B mit 14 Teilnehmern erreichen wir den 9. Platz. Zu unserer Überraschung sollen aber auch wir auf die Bühne kommen. Dort bekommen wir den mit 3000€ dotierten Fairplay Preis. Für uns eine ganz tolle Sache. Danach gibt es ein riesiges Büffet und zum Abschluß ein grandioses Feuerwerk. Viele hat das fast zu Tränen gerührt.

Am nächsten Tag überführen wir die UNIVERSITAS wieder in den ASV, der sie nun schon einen Monat lang nicht gesehen hat. Das Log steht bei 2230 Seemeilen.

Dem Cup folgt 2 Wochen später die übliche Hanse Sail Runde zum Aufbessern der Bordkasse. Wie schon in den letzten Jahren sind wir am Sonnabend zweimal mit Gästen unterwegs.

Nachmittags zeigen wir anlässlich des Stiftungsfestes des ASV zu Rostock schon einmal die auf der Tour aufgenommenen Bilder und einen Film über das Ereignis, der auf N3 gesendet wird.

Es folgt ein Tagesausflug am 21.08.

Vom 2. bis 4. September nehmen wir am Warnemünder Herbstdreieck teil. Es weht nur ein sehr lauer Wind und es geht dementsprechend nicht so schnell über die Runde. Wir gewinnen den Pokal für die schnellste gesegelte Gesamtzeit von Frühjahrs- und Herbstdreieck.

Den Abschluß der Wettfahrtsaison bildet das versprochene Segeln mit den Besten der Rostocker Kinder- und Jugendsegler. Auf der Mittwochsregatta am 7. September sind Albrecht und Peter-Paul mit 10 Kindern aus diesem Kreis unterwegs. Leider ist so wenig Wind, daß die Wettfahrt abgebrochen werden muß.

Seglerisch endet das Jahr mit einer weiteren Gästetour unter Albrechts Leitung.

Auf Einladung der Hanseatischen Brauerei treffen sich alle „Helden der UNIVERSITAS“ mit Begleitung im „Greens“ zur Nachschau über den Baltic Sprint Cup. Peter Gliem bringt einen Beamer mit und bei einem leckeren Essen lassen wir die Regatta noch einmal Revue passieren. Ein schöner Abend in der Runde der Regattateilnehmer.

Wieder im Verein beginnen wir mit der Vorbereitung des Schiffes zur anstehenden Überholung. Auf dem Sprint Cup sind an Deck doch einige Schäden sichtbar geworden, die ausgebessert werden müssen. So legen wir schon am 22.9. den Mast und bauen die Beschläge ab. Außerdem hat sich ja gezeigt, daß der Motor nicht mehr ganz in Ordnung ist. Auch den nehmen wir raus und lassen ihn generalüberholen. Zum ersten Mal findet dieses Jahr die Winterarbeit nicht auf dem Gelände statt, sondern in einer Halle von Solemar. Frank Schuberth überarbeitet das Deck, indem er die alten Farbschichten entfernt, teilweise das Laminat abschleift und neu laminiert. Alle Löcher werden verschlossen und die Kompassse versetzt. Dann geht es ans spachteln. Als letztes kommt ein neuer Farbaufbau und nach fast 200 Stunden Arbeit ist es geschafft. Wir können mit dem Anbauen der Beschläge beginnen. Zwischendurch schleifen wir das Unterwasserschiff und ernten dabei die Früchte der langen Arbeit in den letzten beiden Jahren. Nach 2 Stunden sind wir damit fertig. Noch einmal 3 Stunden für den ersten Anstrich und das Unterwasserschiff sieht wieder gut aus. Der Motor ist wieder da, auch schon wieder eingebaut, die meisten Beschläge installiert, die Winschen auseinandergenommen und wieder zusammengebaut. Auch unter Deck wird sich etwas verändern, mehr Batteriekapazität und eine neue Elektronik werden im nächsten Jahr zur Verfügung stehen. Begonnen haben die Planungen dafür schon auf dem Cup, denn die elektronische Navigation mit Hilfe von MaxSea hat sich bewährt, funktioniert aber nur dann richtig, wenn ausreichend Strom und genaue Daten zur Verfügung stehen. Robert und ich sind seit Wochen immer einen Nachmittag an Bord, um all das fertig zu bekommen.

So steht die UNIVERSITAS zum Jahreswechsel fast vollständig in der trockenen Halle und kann sich auf das nächste Jahr freuen.

Am 28. Januar findet ein Kaminabend zum Thema „Die UNIVERSITAS beim Baltic-Sprint-Cup 2005“ statt. Alle sind herzlich eingeladen!

In der vergangenen Saison sind leider einige Crewmitglieder aus zeitlichen, persönlichen und anderen Gründen von Bord gegangen, dazu gehören Paul, Christian und Marten. Dafür haben wir aber auch Neue dabei, wie Johannes und Robert.

Zum Ende des Jahres steht das Log bei 2374 gesegelten Meilen, 2160 mehr als am Anfang des Jahres und etwa 180 pro Meter Schiffslänge. Nicht ganz so viel wie in den letzten Jahren, aber bei der kurzen Saison doch eine ganze Menge.

Ich wünsche uns allen eine schöne Saison 2006  
Michael Heitner



Segeln in den Sonnenuntergang in der Rigaer Bucht

## Bilder der UNIVERSITAS 2005



Peter-Paul und Michael am Unterwasserschiff



Giftfarbe – und fertig



Warnemünder Frühjahrsdreieck



Mannschaft der UNIVERSITAS für den BSC



Segeltest während der Farewell-Party



Reparaturen in Riga



Werbeflaggen und Nachtsegeln auf der 1. Etappe



Nachtruhe...



Taktikbesprechung 2. Etappe



Start 3. Etappe



In guten wie in



schlechten Zeiten



Überführung nach Sandhamn



kein Lüftchen weht, die Freiwache kloppt Skat



Alles muß raus! – zum Trocknen



und Ausschlafen in Danzig



immer stehen bleiben, auf dem Weg zur Halbinsel Hela



Nach der Versorgung durch die SHANTY in Kopenhagen



Ab nach Rostock



Auszeichnung mit dem Fairplay-Preis



Gratulation von OB Methling und Vorstand Nord/LB



Eindrücke



Nun fehlen „nur“ noch die Beschläge



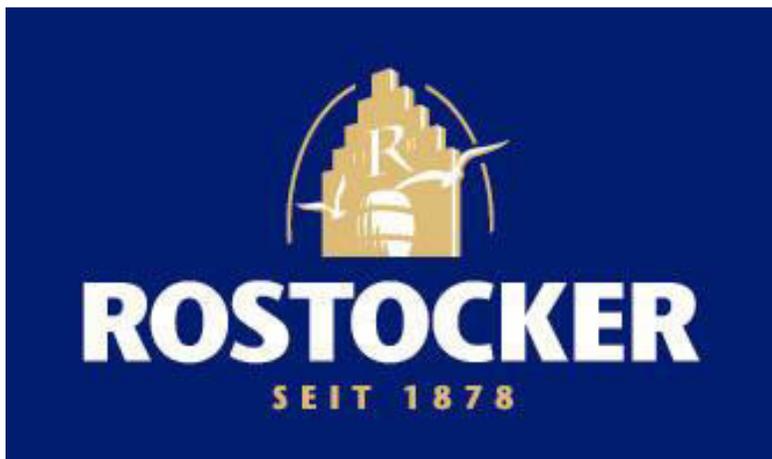
Christian, Dirk, Peter Gliem und Delf beim Essen



Die Crew der UNIVERSITAS wünscht den ASV-ern und allen anderen Lesern eine schöne und erfolgreiche Saison 2006!

Mögen es mindestens eben so viele tolle Stunden mit unserem gemeinsamen Hobby in freundschaftlichem Umgang miteinander werden wie in den vergangenen Jahren auch.

Unser Dank gilt den Sponsoren und ehrenamtlichen Helfern, welche die Teilnahme der UNIVERSITAS am NordLB Baltic Sprint Cup ermöglicht haben.





**YACHTSERVICE**

**POHL**

[www.yachtpohl.de](http://www.yachtpohl.de)



Tel. 0381-4 59 08 15

Am Strande 6 • 18055 Rostock



Ihr ganz persönlicher Ausrüster

## Industrie- und Yachtausrüstung

Industrie- und Yachtwerkzeugbau - Inhaber: Reiner Trautlich

- \* Rostbeschläge
- \* Segel
- \* Masten
- \* Farben
- \* Bekleidung
- \* Takelerei
- \* Drehbohle
- \* Tauwerk
- \* Planen
- \* Zurrgurte
- \* Ketten

Stadthafen Rostock - Am Strand 2  
Telefon (03 81) 4 92 21 70 - Telefax (03 81) 4 19 04 01

## Wir sind Ferdinand Schultz Nachfolger® - 1868 in Rostock gegründet

Altarkhof 6 • 18146 Rostock • <http://www.fsn.de>

**Ferdinand Schultz Nachfolger®**  
Fördertechnik GmbH

**Linde**  
Vertragspartner der Linde AG  
Mecklenburg-Vorpommern,  
Sachsen-Anhalt

**KÄRCHER**

Tel. 0381. 6586800 • Fax 0381. 6586805 • eMail foerdertechnik@fsn.de  
Kärcher Tel. 0381. 6667110 • Fax 0381. 6667112 • eMail foerdertechnik@fsn.de

**Ferdinand Schultz Nachfolger®**  
Autohaus GmbH & Co. KG  
Autohaus FSN-Osthafen

Neu- und Gebrauchtwagen  
Service und Reifendienst  
Mietwagen  
Teile und Zubehör


VW: Tel. 0381. 6586740 • Fax 0381. 6586718 • eMail autohaus@fsn.de  
Skoda: Tel. 0381. 6667120 • Fax 0381. 6667130 • eMail autohaus@fsn.de

**Ferdinand Schultz Nachfolger®**  
Fahrzeugtechnik GmbH


Anhänger - Pritschen  
Sonderfahrzeugbau - Kipper  
Kühl- und Kofferaufbauten  
Ladebordwände - Ladekrane  
Reparatur - Wartungsservice

Tel. 0381. 6586760 • Fax 0381. 6586756 • eMail fzt@fsn-fahrzeugtechnik.de

**Ferdinand Schultz Nachfolger®**  
Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG

Vermietung von Grund und Boden  
und Bauten  
Projektentwicklung  
Vermittlung von Versicherungen  
und Finanzdienstleistungen

Tel. 0381. 6586600 • Fax 0381. 6586610 • eMail verwaltungsgesellschaft@fsn.de

## Herrentagstörn 2005

Nach Omø sollte es gehen dieses Jahr. Aber wieso sollte es dieses Jahr anders sein und wirklich zum geplanten Zielhafen gehen. Bei Nordwest war das nicht gerade das Traumziel.

Præstø, das geplante Ziel des letzten Jahres wurde beschlossen.

Nach meiner Anreise aus Bremen gab es wie jedes Jahr auch wieder eine Menge zu basteln und zu bauen und zu stauen. Das besondere dieses Jahr war, daß die Arbeiten im Rigg im Dunkeln, genauer gesagt um Mitternacht stattfanden.

Nach einer kleinen Mütze Schlaf wurde um 6:45 abgelegt. Hinter den Molenköpfen begannen Wind, Kälte und Welle an der Widerstandsfähigkeit von Teilen der Crew zu nagen. Peggy und Michael wurden komplett außer Gefecht gesetzt. Niels hielt sich



Mitternacht im Mast



wacker und war entgegen seiner Natur sehr schweigsam. Beim Versuch, sich am Gespräch zwischen Christoph und mir zu beteiligen, ließ er seinen Worten flüssige und feste Bestandteile folgen.

16:05 Uhr waren wir fest in Klintholm. Ulf lag mit der JUCALINE im westlichen Hafenbecken. Uns war es dort zu windig, wir legten uns zwischen die Ferienhäuser. Leider konnten wir Ulf nicht überreden, auch zu uns zu kommen, damit wir uns alle in den Schutz der Ferienhäuser zu legen.

Peggy entschloß sich, die Rückreise per Fähre anzutreten.

Hansi zog es vor, neben der JUCALINE im windigen Hafenbecken zu liegen. Die BOE legte sich neben uns in den Windschutz zu mehreren polnischen Yachten, wie auch LOFOCL.

Nach einem Besuch bei Hansi liehen wir von dort den benutzen, noch mit glühender Kohle versehen Grill. Beim Besuch auf der BOE gab's noch etwas vom Essen ab, Reis mit Curryhühnchen. Unser Abendbrotgrillen wurde durch das Eintreffen von Klaus mit seiner neuen Yacht unterbrochen.



RAMSES

Zum Glück war am gegenüberliegenden Steg eine breite Box frei, den Klaus' Oceanis 361 namens RAMSES ist sehr breit. Und ... RAMSES hat eine Heizung und viiiel Platz an Bord.

Vor dem Ablegen kletterte ich noch mal in den Mast um die Jumpstagsspannung einzustellen. Am Großbaum war auch noch etwas zu basteln.

Beim Ablegen der BOE testete deren Crew gleich die Festigkeit unserer neuen Seezaunstützen.

Nach dem Passieren von Møns Klint passierte uns Klaus mit seiner RAMSES. Es wurde eifrig fotografiert. Wir machten einen

Kreuzschlag gen Norden in Richtung Rødvig. Lofocl zog es vor, unter Land gen Præstø zu segeln. Im Nachhinein erwies sich das als die bessere Alternative.

Wir zogen bis nach Rødvig hoch und beschlossen dann ca. 2sm unter Maschine Richtung Westen um noch im Hellen die Einfahrt nach Præstø zu passieren. Doch was war das? Das Achterstag hatte plötzlich einen ungewöhnlich großen Durchhang. Also erst einmal Segel runter, Motor an und das Rigg kontrolliert. Es konnte nichts Außergewöhnliches festgestellt werden.

Mit dem letzten Büchsenlicht ging es nach Præstø. Der neben uns liegenden LOFOCL wurde noch Werkzeug spendiert, um die



Ansteuerung von Præstø

Schaltungsreparatur zu unterstützen. Danach fand die allgemeine Grillparty statt. Das Wetter war zwar schön, aber es war ganz schön frisch. Wir verholten uns dann zu Klaus auf die RAMSES.

Das Ablegen erfolgte ziemlich spät (Christoph hatte bis morgens um 4 mit Klaus leichten schottischen Landwein getrunken) und nach dem Durchsetzen der Vorstagen. Das Auslaufen fand bei schönsten Sonnenschein statt. Die flache Ufer wurden von Eisenten, Säbelschnäblern und Austernfischer bevölkert. Wir entschlossen uns, über die Untiefe vor Præstø zu schnippeln. Laut unserer neuen

BSH-Seekarten gibt es zwei flache Stellen auf 1,80m und dazwischen 2,00 bis 2,20m. Niels wurde etwas unruhig. Es ging mit achterlichem Wind und startbereiter Maschine auf die hellen Sände zu. Niels machte etwas Panik wegen eventueller Steine. Die Karte verzeichnete aber Sand und kleine Steine als Grundbeschaffenheit und auf den hellen Stellen sind definitiv keine bewachsenen Steine. Die minimale gelotete Wassertiefe entsprach exakt den Kartenangaben. Mit Sonnenschein und raumschots ging es auf der 5-m-Linie zum Bøgestrom-Fahrwasser, um innen hinter Møn zu passieren. Hinter Kalvehave wollte ich die nächste Seekarte heraus-suchen und stellte fest, das wir die Karten gar nicht an Bord hatten. Zum Umkehren hatten wir keine Lust. Ich wußte noch von früher, zwischen welchen Inseln man durchkommt und zwischen welchen nicht. Die Fahrwasser sind



betonnt und der aufkommende Regen schien nicht so stark zu werden daß er die Sicht einschränkt.

Wind und Regen ließen nach, durch den Grønsund hatten wir zum



Gewitterwolken vor Warnemünde

Glück mitlaufenden Strom. Christoph versuchte sich mir Angeln. Mit dem letzten Büchsenlicht liefen wir in Hesnæs ein. Dort lagen schon FENT 3 und FIVEDEELER, deren Crews wegen starken Regens unter dem kleinen Schlepptdach der Fischer nieder-

gelassen hatten. Christoph und ich gesellten uns dazu, wir hatten aber nur noch Platz außerhalb des Daches. Egal, wir hatten sowieso Ölzeug an.

Der nächste Tag bescherte uns eine schnelle Überfahrt zwischen Regen- und Gewitterzellen.

Dirk Schietke

### **Eindrücke eines Greenhorns**

Ok. Eigentlich wollte ich ja schon immer Segeln lernen. Schon als Kind! Und ich komme ja auch von der Küste – Nordsee, Jadebusen, um genau zu sein. Richtig! Das ist da, wo das Wasser immer weg ist! Wahrscheinlich hat es deswegen nicht geklappt!

Und dann kam das Studium in Osnabrück (auch nicht viel mit Wasser), dann Hamburg und Düsseldorf (keine Zeit!) und nun bin ich schon seit elf Jahren hier in Rostock und kann es immer noch nicht!!! Naja, stimmt ja nicht ganz, einige hundert Seemeilen habe ich schon auf Großseglern zurückgelegt, aber so richtig? Nö! Und Surfen und Kiten zählt nicht so ganz. Ist auch nicht so unbedingt mein Ding – bin ich wohl zu alt für! Aber der Wunsch blieb und mit ihm das unbestimmte Gefühl, daß es eigentlich das Segeln ist, was ich können möchte – und zwar richtig, auch als Skipper! Durch die Arbeit auf der Hanse Sail habe ich mich langsam aber sicher näher an meinen Traum rangerobbt, aber hätte Andrea mir nicht in diesem Sommer den entscheidenden Tritt in meinen süßen kleinen Popo verpaßt, hätte es wohl noch lange gedauert und ich wäre wahrscheinlich als Nichtsegler in Rente gegangen!

Ja. Andrea ist an allem Schuld!!! Seit diesem Sommer segelt sie im ASVzR und hat mich einfach mal mitgeschleppt – Jolle segeln!! All diese kleinen, niedlichen „Bändchen“, an denen man ziehen muß, um sich fort zu bewegen! Niedlich! Ganz was anderes als die dicken, fetten Tampen auf meinen Tradis! Und keine Rahsegel, auf denen man rumkrabbeln kann! Die fehlen echt! Hm.... ABER! Man segelt selber, ist direkt nahe dran am Wind und am Wasser! Geil! Bringt Spaß! Und klappte witzigerweise auch sofort. Zumindest der Job als

Vorschoter ist mir nicht fremd, wenn es auch bisher immer die Klüver waren, die so bedient werden mußten – aber egal! Das Prinzip ist das Gleiche. Also möglichst schnell den Vertrag unterschreiben, damit man nicht wieder unerlaubterweise und ohne versichert zu sein, sich einfach ne lxy klaut, und dann los, die Warnow unsicher machen.

Ging auch alles ganz problemlos, vor allem dank Anke, die ich ja schon von der STÖRTEBEKER kannte und die meinen Eintritt in den ASVzR dann sehr forciert hat – danke, Anke!!! ☺

Tja, so bin ich nun also seit August Mitglied im ASVzR, segel lxy und fühle mich sauwoh!!!! Man lasse sich das auf der Zunge zergehen! Ich mit meinen 40 Lenzen gehöre zur Jugendgruppe – ok, Jollengruppe!!!! Das nenne ich gelebte Toleranz gegenüber Älteren!! Die Aufnahme war sowieso total herzlich und Dörthe, Gunnar, Götz, der schwangere Nico und alle, die ich jetzt nicht genannt habe, waren/sind total lieb und haben mir auch keinen noch so blöden Kommentar krumm genommen.

Ach ja! Und dann ist da ja noch, last but not least, mein über alles geliebter Christoph, seines Zeichens hauptberuflich mit der SHANTY verheiratet. Das war wirklich Liebe auf den ersten Schlagabtausch!



Babett und „Chris“

Kommentar Dörthe: „Ich möchte ja mal Mäuschen spielen, wenn ihr beide zusammen segelt!“ Stimmt, Dörthe! Ist sich wirklich Spaß satt! Es dauerte nicht allzu lange, bis ich eine Einladung für einen Wochenendtörn auf der SHANTY bekam. Mittlerweile war Andrea ja auf großer Fahrt mit der CRYSTAL SYMPHONIE entflocht und bei mir war der Segelnotstand ausgebrochen. Also habe ich nicht lange überlegt und spontan zugesagt.

Als ich am Freitagmorgen, an dem es losgehen sollte, aus dem Fenster schaute, war es regnerisch und...kein Wind!! Prima! Die ganze Zeit in der Schule habe ich aus dem Fenster geschaut und meine Schüler mit Kommentaren wie „Scheiße! Kein Wind.“ genervt. Aber dann frischte es doch noch auf und die Jungs haben mich mittags um eins in Warnemünde aufgelesen. Ich war ja echt gespannt! Knapp unter zehn Meter Schiff, drei Männer, eine Frau – und kein Klo!!! Also vorher noch mal ausgiebig pullern und das Trinken minimieren. Hat geklappt und dank gutem Wind sind wir abends bei strahlendem Sonnenschein in Kirchdorf auf Poel. Der erste Gang ist, klar, zum Klo, dann noch schön Fisch futtern und nur noch tot umfallen. So viel frische Luft macht müde! Zweite bange Frage an diesem Tag: Kojen? Wo? Wer mit wem? Wie soll das gehen?? Für meinen gewohnten 1,60 m-Bett-Platzbedarf sind die Salonkojen doch echt schmal und ohne Leesegel finde ich mich morgens sicher vor der Koje wieder! Und mit Leesegel so 50 cm Breite??? Hm...nö! Also Vorschiff-Liegewiese zusammen mit Chris! Spannend!!! Aber wider Erwarten braucht der Gute für seinen Umfang erstaunlich wenig Platz und ich kann mich richtig ausbreiten!! In der Nacht Gewitter, Sturmböen und Hagelschauer und – Fisch will schwimmen! Durst!!! Gott sei Dank muß Chris noch mal raus und mir dann meinen Tee am Bett servieren. Fast, wie im Hotel! Als Frau auf der SHANTY hat man es schon echt gut!

Der nächste Morgen erwartet uns mit strahlendem Sonnenschein und wenig Wind, wenn auch aus der richtigen Richtung. Nach einem ausgiebigen Frühstück mit frischen Brötchen dümpeln wir dann wieder los gen Osten. Ziemlich schnell wird klar, daß das Erreichen des Heimathafens wohl etwas schwierig werden würde und wir liegen schlafend und Musik hörend gemütlich auf den Polstern. Die spannendsten Themen werden ausgiebig diskutiert:

„Babett, bist du Vegetarierin?“ „Nein!“ „Ach nee, kann auch nicht sein, dann könntest du ja auch keine Baumwolle tragen!“ (O-Ton Chris), „???“

Ich muß pullern!!! Immer dringender!!! Alle waren schon mal, nur ich nicht! „Und die Pütz?“ „Och, nee, ne!“ „Alternativen?“ „Kackbrett!!!“ „Danke!!!“ – Das Gelb in den Augen steigt!

Micha muß Sonntagmorgen wieder in Rostock sein, zwecks Fußball (seine Mannschaft wäre ohne ihn aufgeschmissen!). Also die Frage, ob Durchfahren und irgendwann nachts in Rostock anlanden oder Zwischenstop in K'born einlegen und Micha wird abgeholt. Ein Anruf bei Michas besseren Hälfte zur Vorsorge: „Peggy, könntest du mich vielleicht in K'born abholen? Ich sag dir aber noch Bescheid.“ Zwei Stunden später und nach dem endlich gefaßten Beschluß, egal, was kommt, durch zu fahren, dann der Rückruf: „Micha, ich bin schon bei meinen Eltern und hab den Wagen geholt. Wann soll ich da sein?“ „Hm...Tja...Ich rufe gleich zurück!!!“ Herzliches Gegröle der restlichen drei Schiffsinsassen – was ist das Singleleben schön!!! Klar fahren wir nach Kühlungsborn!!! Und ich bin nicht böse drum (s. Punkt 2)!

Beim Einlaufen im Hafen dann die Überraschung; wir sind nicht alleine! Ganz, ganz viele kleine Schiffchen haben, wie die Lemminge, ihren Weg nach Kühlungsborn gefunden. Der Grund für die Invasion wird uns dann direkt nach dem Anlegen offenbart: Am Sonntag ist Regatta! Sandemann-Cup! Mangels Wind K'born statt Nysted und ein Ersatzrennen nach W'münde. Segeln wir mit? Klar! Also Micha zu Peggy ins Auto verfrachten (vorher schnell pullern gehen!), Startgebühr bezahlen, Steaks und Bier abfassen, freundliche Fragen halb betrunkenen und volltrunkenen Segler beantworten „Ihr habt eine Frau auf der SHANTY?? Können wir uns die mal ausleihen??“ „Nein! Könnt Ihr nicht! Die Leihgebühr wäre echt unbezahlbar!“ und am nächsten Tag zu dritt und voll beladen mit meinem überdimensionierten Gepäck und vielen leeren Bierflaschen Regatta segeln. Klar, daß drei so verschlafene Segler wie wir fast den Start verpassen. Also in letzter Sekunde über die Startlinie und den Spi setzten. Spi??? Wie?? Hab ich noch nie gemacht!! Weiß nur, daß das große, bunte Segel ist, das man für „vor dem Wind“ braucht. Aber wir haben ja uns Chris, der dann das Problem in seine erfahrenen Seglerpranken nimmt und dann los! Aufholjagd! Geil!!! Platz Zwei gerechnet nach Yardsticks (Was ist das? Laaange, komplizierte Erklärung folgte!). Stolz und nix zum Anstoßen! Es gibt keinen Sandemann! Frust! Aber – ach ja, wir hatten ja noch ne Flasche Pernod – ist aber nicht so prall mit Multivitaminsaft. Doch in der Not frißt der Teufel Fliegen!! Am

Nachmittag sind wir dann wieder zu Hause. Wird auch höchste Zeit!  
Wir müssen ja noch wählen gehen!

Ich glaube, die Frage, wie es mir gefallen hat, erübrigt sich!! SHANTY und Crew haben mich adoptiert und auch das „Kloproblem“ wird im Winter frauenfreundlich geregelt!

Als wenn das noch nicht ausgereicht hätte, mich auf der SHANTY zu binden, geht es zwei Wochenenden später noch mal los. Volle Überzeugungsarbeit der Stammbesatzung! Diesmal mit Christoph und Dirk! Wow! Zwei erfahrene Skipper!!! Ausbildungsfahrt!!! Freitagabend los Richtung Klintholm zum Meeting mit Klaus und der RAMSES aus Stralsund. Wenig Wind (von Hainer angekündigte Nachflaute), sternenklarer Himmel – wir dümpeln die Warnow hoch (oder runter???) gen Warnemünde. Chris will die Nacht durchfahren, Dirk und ich Bubu machen. Auf der Ostsee frischte der Wind auf – achterlich. Also Schmetterling und los. Das rockt richtig und ich ziehe freiwillig das erste Mal in die Salonkoje. Mir fällt das Schlafen etwas schwer, aber Chris hatte seinen Spaß draußen. Zum Sonnenaufgang werde ich dann geweckt und erlebe zum ersten Mal, daß auch an einem Segelboot manchmal ein Surfbrett verloren gegangen ist. 8,9 Knoten!!! Chris im Geschwindigkeitsrausch! Die Euphorie hält aber nicht lange! Was bleibt, ist mein Wunsch bei 6,9 Knoten „Chris, gib mal Gas, ich muß pullern!!!“ und Chris Ärger, nicht die 9-Knoten-Marke geknackt zu haben – ist dieses Kind denn nie zufrieden?!



Nach der Ankunft in Klintholm, dem obligatorischen Run auf die Pipibox und einem gemütlichen Anlegebier zeigt es sich, daß Chris wieder einmal Recht gehabt hat mit seiner Entscheidung, über Nacht zu fahren. Während wir ne Runde Schlaf nachholen, fängt es an zu schütten wie aus Kübeln. Klaus und die Besatzung der RAMSES sind klatschnaß, als sie ankommen. Was macht man bei so einem Wetter? Sauna, duschen, gemütlich kochen und dann zusammensitzen und quatschen! Gemütlich! Dank Robby, unserer Saisonverlängerung und Allroundtalent – Heizen, Kochen, Trocknen, Socken ankokeln – ein Robby für alle Fälle!

Am nächsten Morgen strahlender Sonnenschein, der Wind hatte gedreht und wir fahren mit getauschten Crews – Chris geht fremd! – nach Darßer Ort. Wir können machen, was wir wollen, die RAMSES ist schneller. Naja, hochmoderner, edler Joghurtbecher halt! Aber SHANTY ist gemütlicher!!! Für mich heißt es an diesem Tag Ausbildung in Navigation, Ruder gehen und...Pütz einweihen. Es geht!!! Aber frauenfreundlich ist das nicht! Im Nothafen dann mein erster „Parkversuch“ – mit viel zu viel Krawums, aber alles bleibt



Darßer Ort im Oktober mit Sonnenfinsternis und Hirschbrunst

heile!! Puh! Die RAMSES-Crew genießt das Hafenkino, - von 6 Schiffen im Hafen, drei mit Action! Aber ich war die Beste!!! Am Abend gibt's auf der RAMSES Labskaus, einen sternklaren Himmel, Mücken und röhrende Hirsche – wie romantisch!

Montag Rückfahrt, für uns nach Rostock, für die RAMSES nach Stralsund. Sonnenfinsternis, durch den Sextanten herrlich zu bewundern und wenig Wind. Kurz hinter der Landzunge kommen uns zwei wunderschöne klassische Zweimaster unter Vollzeug entgegen – ein geiler Anblick!!!

Die Männer wollen angeln! Wie gut, daß ich da noch nicht weiß, was mich erwartet. Ich gehe Ruder, schreibe nebenbei Logbuch und die Dorsche fliegen mir um die Ohren!!! Ich versuche, nicht hinzusehen, aber die Dinger zappeln noch!!! Und stinken!!!! Iii igit!!! Nach 'ner Stunde und mehr als sechs Dorschen und einem Hornhecht habe ich endgültig die Faxen dicke und trete in den Generalstreik. Aber nein, meine Leidenszeit wird verlängert. Der Fisch muß ja noch ausgenommen und verspeist werden. Das Cockpit gleicht einem Schlachtfeld und überall liegt Kütt und Vollgeschmoddertes rum. Ekelig!! Aber gut schmecken tut der Fisch trotzdem!

Nachdem alles notdürftig wieder sauber gemacht wurde, beruhige ich mich auch wieder und wir dümpeln, ab Rosenort unter Motor, gen Rostock. In Warnemünde drückt Chris mir dann wieder das Ruder in die Hand und ich muß die Warnow im Dunkeln runter (oder hoch?) – Hilfe, sind das viele grüne und rote Lichter! Was ist denn nun eigentlich meine nächste Tonne, die ich ansteuern muß? Wo sind wir eigentlich? Ist ja nicht so, daß ich das erste Mal in der Nacht auf der Warnow bin. Nein! Aber so hab ich das noch nie gesehen!

Als wir im ASV ankommen, bin ich tot! Aufräumen? Nö! Heute nicht mehr! Dirk muß noch nach Bremen und Chris und ich verschieben alles auf den nächsten Tag. Reicht auch! Nur noch nach Hause (vorher pullern, klar!) und Bubu machen.

Der zweite Törn geht zu Ende und ich habe mich endgültig verliebt – in die SHANTY und ihre Crew!

Babett Friedewold

## Stralsunder Segelwoche 2005 = Rund Hiddensee

Dieses Jahr sollte es also endlich soweit sein = RiJO fährt seine erste Regatta mit.

Donnerstagabend sammelten wir uns in Gehlsdorf und bunkerten die lebensnotwendigen Dinge ein. Wir - das waren Netti und Martini aus unserer Jollentruppe und mein Kumpel Martin, mit dem ich schon einige schöne Segeltörns verlebt habe. Gegen 22:00 Uhr machten wir im neuen Yachthafen, oder sollte man lieber sagen – in der Baustelle mit schönem Seeblick- fest, bereit zum frühen Auslaufen.

Freitag 6:00 Uhr hieß es Reise-Reise. Bei 4-5 Bft. aus NW ging es zügig voran, so daß wir nachmittags um 15:00 Uhr schon einen schönen Kaffeeplatz an der Nordmole neben RASMUS bekamen. Anmeldung auf dem Dänholm = da ist die Besatzung voller Elan, endlich mal eine Wanderung .....



Sonnabend dann endlich um 10:00 Uhr unser Start. Bei 5-6 Windstärken ging es im Uhrzeigersinn um Hiddensee. Die Vierendeelrinne bei NW = das macht Spaß und bringt Kribbeln im Bauch! Wer hat die stärksten Nerven oder kennt sich am besten

aus? Doch dieses Stück war erst ein Vorgeschmack auf später. Wir kamen jedenfalls mit 2 Reffs im Groß und einem Holer unter den ersten Schiffen auf Höhe Barhöft an. Kurz danach war es mit dem glatten Wasser vorbei. Dicht an Hiddensee entlang bei Rauschefahrt= das ist immer wieder ein Erlebnis! Zumindest für alle, die nicht stur 3 Stunden lang im Spritzwasser auf der hohen Kante sitzen müssen... Habt prima durchgehalten Netti & Martini!!

Am Dornbusch gingen vereinzelt ein paar Spinnaker hoch, wir verzichteten drauf. Denn der Wind legte kurz darauf wieder zu. Also im Libben erst 1. Reff und dann wieder das 2. Reff. Denn nun kam der Wind genau vierkant. Fahrwasser 60m breit. Alle 60sec eine Wende. Gleich auf dem ersten Kreuzschlag bekamen wir Respekt vor dem flachen Wasser, denn 2 unserer direkten Konkurrenten vor uns wendeten etwas zu spät ....

Nun kam Bewegung in unsere müden Knochen ( 3h hohe Kante ). Nach einer halben Stunde mit knapp 30 Wenden waren Martins Hände warm und wir hatten einige Plätze gut gemacht.

Die Kirchtürme von Stralsund vor Augen ging es im glatten Wasser mit 6-7 kn Richtung Ziel.

Nach 5 h und 57 min war die „Runde um Hiddensee“ beendet!

Wir rechneten mit einem Platz im ersten Drittel.

Abends dann die Auflösung = wir hatten den 3. Platz um 3 sec vepaßt ..... Bei 21 Schiffen in unserer Klasse haben wir uns trotzdem richtig gefreut!

Zusammen mit RASMUS, die den 3. Platz von 5 Vierteltonnern belegten genehmigten wir uns bei inzwischen herrlichem Sonnenschein ein kühles Bierchen.

Es war eine schöne Überfahrt und eine noch schönere Regatta mit Euch – Dankeschön dafür und bis zum nächsten Jahr.

Hansi Kreft von RIJO

## **Amokläufer**

Amokläufer bilden zuweilen eine Gefahr für Europäer; es sind von plötzlicher Mordlust befallene Malaien, die, mit Kris oder Klemong bewaffnet, durch die Straßen rasen und allen Menschen auf ihrem Wege niederstechen; sie dürfen wie tolle Hunde erschossen werden, man fängt sie aber auch mit Gabeln und Halseisen ein. Beim Ruf „Amok! Amok!“ sucht alles Deckung, um den Wahnsinnigen (meist Folge starken Haschischrauchens) aus dem Wege zu gehen, der meist nur geradeaus läuft.

gefunden im  
Segelhandbuch für den Ostindischen Archipel  
1. Teil - 1908

**Russische Unterseeboote**, die wegen eines Schadens nicht auftauchen können, zeigen ihre Lage durch Ablassen von Öl oder Luftblasen an, oder sie nutzen zwei rote Markierungsbojen mit weißen Sektoren an der Oberseite. Die Tonne am Bug ist durch ein „H“, die am Heck durch ein „K“ gekennzeichnet. Die Tonnen zeigen ein weißes Funkelfeuer und sind mit Telefon ausgerüstet. Bei Sichten solcher Zeichen oder Tonnen ist so schnell wie möglich die nächste Küstenfunkstelle mit genauer Orts- und Zeitangabe zu benachrichtigen und möglichst auch Verbindung mit dem gesunkenen Unterseeboot aufzunehmen. Man findet das Telefon unter dem Deckel der Tonne, der nach Lösen der Schrauben geöffnet wird. Die Bootsbesatzung wird angerufen, indem man einen Gummiknopf drückt, der aber beim Sprechen loszulassen ist. Auf keinen Fall darf man an der Boje festmachen oder sie an Deck nehmen.

gefunden im  
Ostseehandbuch  
I. Teil  
Polen, Balten-Republiken, Rußland und Finnland  
Aktualisiert mit Nachtrag 2/2004

## Der International 14

Hallo Sportsfreunde,  
wir möchten hier einmal die Gelegenheit nutzen und unser akrobatisches Sportgerät kurz vorstellen:

Der 14 footer ist die älteste international anerkannte Bootsklasse (1928). Seit 1996 werden

14 weltweit nach den gleichen Regeln gebaut.

Hier einige Maße:

Länge: 4,27m

Breite: 1,83m

Mindestgewicht: 74,25kg

Segelfl. am Wind: ca. 19m<sup>2</sup>.

Die Größe des Gennakers ist unbegrenzt, üblich sind etwa 33m<sup>2</sup>.

Beim int. 14 handelt es sich um eine Konstruktionsklasse, d.h. innerhalb einiger feststehender Parameter sind verschiedenste Designs möglich. Dadurch wird gewährleistet, daß die Boote ständig weiter

entwickelt werden und stets auf dem neuesten Stand der Technik sind. Auf dem fourteen sind einige für den Segelsport bahnbrechende Erfindungen gemacht worden. So wurde beispielsweise von Uffa Fox das Trapez auf einem 14 erstmals erprobt, der 14 war das erste Boot, daß mit Doppeltrapez gesegelt wurde und asymmetrische Spinnacker (Genacker, heute auch bei Fahrtenseglern sehr beliebt) wurden in den 80er Jahren für den 14 entwickelt. In den letzten Jahren wird die Jolle mit T-foils am Ruder gesegelt, hierbei handelt es sich um „Höhenruder“ mit deren Hilfe der Längstrimm des Bootes beeinflusst werden kann.

Mindestens genauso wichtig wie das Material ist das seglerische Können der Mannschaft. Der Int. 14 ist extrem kipplig und bereits kleinste Fehler führen unweigerlich zur Kenterung, wobei man nicht





nur traditionell nach Lee oder Luv, sondern auch über Bug oder Heck kentern kann. Sollten ihr uns also mal auf dem Wasser begegnen, macht lieber einen Bogen, nicht immer beherrschen wir das Boot, manchmal beherrscht es auch uns.

Sollte man aber

irgendwann soweit sein, das Boot auch bei 6 Windstärken noch aufrecht zu segeln, sind Geschwindigkeiten jenseits der 20 Knoten durchaus möglich.

Am weitesten verbreitet auf der Welt sind Int. 14 in Australien und in England, aber auch in Deutschland werden die Boote immer beliebter. So zählt man auf norddeutschen Regatten derzeit etwa 20-30, bei deutschen Meisterschaften ca. 40-50 Boote, Tendenz steigend. 2008 wird die deutsche Int. 14 Klassenvereinigung die Weltmeisterschaft in Warnemünde ausrichten.

Die zunehmende Beliebtheit ist auch bei uns im Verein zu beobachten, in der kommenden Saison wird der ASV durch vier Boote vertreten.

Übrigens, bei unserer Reise nach England im letzten Jahr konnten wir auch durchaus „ältere“ Damen und Herren jenseits der 50 beobachten, die sehr gekonnt 14 segelten.

Die Int.14 Flotte des ASV  
(schon bald im Netz unter [skiffsegeln.de](http://skiffsegeln.de))



## Europameisterschaft der Int. 14

Die Europameisterschaft der 14 in Travemünde vom 26.–30. Juli war sicherlich der Höhepunkt der Saison 2005. Für uns war es natürlich keine Frage, wenn eine EM schon einmal fast vor der eigenen Haustür stattfindet, sind wir natürlich vorbei. Wir, das sind in diesem Fall Marten und Vossi, sowie Lars und Stefan.

Los ging es für uns am Mittwoch bei Sonnenschein und mäßigem Wind. Der Abend vorher war durch einige Zwischenfälle geprägt (Reifenpanne auf der Autobahn, Totalausfall des Bordcomputers an Vossis Einsatzwagen, zahlreiche Gratis-Caipirinas bei der Eröffnungsparty und ein ausschweifendes Tanzvergnügen im Schwimmbadclub), daß uns die 2-stündige Startverschiebung gerade recht war. Also erst einmal die Lage auschecken. Ein Blick auf die Starterliste

macht deutlich, daß es sich eigentlich um einen deutsch – englischen Ländervergleich handelt. Ein seltsames Bild für eine EM, legt der Name doch nahe, daß Sportsfreunde aus ganz Europa zu erwarten sind. Aber immerhin sind 47 Boote am Start, für diese Klasse schon ein recht großes Feld. Es sollten 8 Wettfahrten gesegelt werden, up and down mit Vorlegetonne in Luv, Start und Ziel in der Mitte.

Und los ging es, der erste Start. Für Lars und mich war es das erste internationale event und vor allem die erste Regatta im 14 mit so vielen Teilnehmern. Mit viel Schwung und Elan und vor allem auch



noch Caipirina vom Vorabend, erarbeiten wir uns, wie wir glaubten, eine recht gute Position an der Startlinie. Alles lief planmäßig bis etwa 30 Sekunden vor dem Start, als plötzlich aus Lee die Engländer auf uns zukamen und vehement ihr Wegerecht verlangten. Dies taten sie, indem sie uns zuerst ramnten und dann laut „hop, hop, hop“ riefen. Ein seltsames Benehmen, aber scheinbar üblich bei den Sportfreunden von der Insel. Zum Glück gab es einen allgemeinen Rückruf, also auf ein Neues. Diesmal war unser Plan: lieber von



einer ungünstigeren Position, aber dafür mit Wind starten. Die ungünstige Position war schnell gefunden, nur mit dem Wind sah es auch dort schlecht aus, aber noch immer nichts verloren, wieder allgemeiner Rückruf. Beim dritten mal wurde dann mit black flag gestartet. Bereits auf der ersten Kreuz wurde deutlich, daß die Briten den Titel unter sich ausmachen. Während wir gerade mal die erste Hälfte der Kreuz hinter uns hatten, gingen an der Luvtonne die ersten Genacker hoch. Bilanz des ersten Tages: Die Plätze 35 und 31 bei Vossi und Marten, Platz 36 und 30 bei Lars und mir, gar nicht so schlecht, wie wir fanden. Bilanz des zweiten Tages: alles Sch..., ein Schaden am Mast, den wir erst beim auftakeln bemerkten, ließ uns den Tag bastelnd am Strand verbringen, aber auch bei Marten und Vossi lief es nicht so gut, ihre Bilanz: die Plazierungen 43 und 40.

Aber auch dieser Tag hielt noch ein Highlight für uns bereit, nämlich den Meisterschaftsempfang auf der PASSAT. Wer bereits einmal eine Meisterschaft in Travemünde gesegelt ist, wird wissen wovon ich

rede – ein Büffet mit allem was das Herz begehrt, Getränke im Überfluß, dazu Musik von der Bigband, der maritime Flair auf der Passat und lauter nette Segler und natürlich auch Seglerinnen, mit denen man sich unterhalten kann. Schon allein dafür lohnt die Fahrt nach Travemünde.

Doch zurück zum Regattageschehen. Auch der Freitag hielt wieder nur leichten Wind für uns bereit. Bedingungen, bei denen der Vorteil der neueren, leichteren Boote noch offensichtlicher wird. So fielen dann sowohl Marten und Vossi, als auch wir im ersten Lauf dem Zeitlimit zum Opfer. Auch im zweiten Rennen des Tages lief es nicht optimal, nur der 38. für uns, Platz 35 für die Sportfreunde.

Samstag, letzter Tag der EM und endlich Wind, 5 Bft., mäßige Wellen, daß sind die Bedingungen die 14-Seglern die Herzen höher schlagen läßt. Und so wurde dann auch die Fahrt zur Regattabahn schon zur Bewährungsprobe, die so manch einer nicht überstand und auch während der Wettfahrten sah man häufiger gekenterte Boote. Auch uns hat es mit einem spektakulärem Nosedive (ein Manöver, bei dem man über den Bug kentert) entschärft, doch das nimmt man hin, wenn man dafür Gleitfahrten nahe der 20Kn Marke erleben darf.

Fazit einer gelungenen Veranstaltung: Die Engländer sind unbestritten die führende Nation in Europa im Int. 14, Alister Richardson gewann mit unglaublichen 7 Punkten aus 8 Rennen und immerhin 2 deutsche Teams schafften es in die Top 10.

Unser persönliches Fazit: die Plätze 38 und 40 sind sicherlich noch verbesserungsfähig, aber wir haben Erfahrungen gesammelt und einen Riesenspaß gehabt. Die Organisation auf dem Wasser war, wie immer in Travemünde perfekt und das Landprogramm unübertroffen. Bei der nächsten EM auf dem Gardasee sind wir auf jeden Fall wieder dabei und natürlich erst recht zur Weltmeisterschaft 2008 in Warnemünde.

Stefan Lahmer

## Die olle tolle Piratenjolle

### Das Boot

Der Pirat ist seit vielen Jahren offizielle DSV-Jugendboot-Klasse und zieht seit seiner Geburtsstunde im Jahre 1938 das Interesse großer Seglerkreise auf sich. So manch' einer begann seinen vielversprechenden Einstieg ins Seglerleben mit einem (vereinseigenen) Piraten. Das war 1967 auch bei mir so.

Die Experten sind sich einig: Ein unkompliziertes und robustes Zweimannboot, das für Jugendliche und Junggebliebene jeden Alters eine sportliche Herausforderung darstellt; exzellent in den Segeleigenschaften (z.B. : hoher Am-Wind-Kurs, ruhige Gleitphasen aufgrund des Knickspantes) und dennoch anspruchsvoll in der Technik.

Da es sich beim Piraten um eine nationale Einheitsklasse handelt, ist gewährleistet, daß in den Regatten nahezu identische Boote aufeinander treffen und in erster Linie das seglerische Können entscheidet. Die Trimmöglichkeiten sind vielfältig, eine saubere Taktik ist wichtiger als reines Geschwindigkeitssegeln.

Bei aller Tradition, die sich mit dem Klassiker unter Deutschlands Jollen verbindet - der Pirat ist immer mit der Zeit gegangen: Aus dem alten Holzpirat der 60er Jahre ist dank verbesserter Bootsbaueisen (GFK, Sandwich) und technischer Neuerungen ein sehr modernes Sportgerät geworden, das sich auch von seiner Ästhetik her keines Vergleiches zu schämen braucht.

Regattapiraten erfüllen eine der Hauptforderungen des DSV, die auf eine Regattafähigkeit des Bootes bei vernünftiger Behandlung des Rumpfes auch nach mehr als 5 Jahren abstellt; ein Weichsegeln des Rumpfes gibt es praktisch nicht, denn auch Boote "älteren Semesters" sind noch flott dabei.

## **Die Segler**

In der Piraten-Klasse wachsen die Jugendlichen in eine intakte Seglergemeinschaft aller Altersstufen hinein. Sie lernen mit materiellen und ideellen Werten (z.B. Bootsmaterial, Fairplay) richtig umzugehen und finden in den älteren Seglern teils sportliche Vorbilder, teils einfach "nur" gute Freunde.

Auf Ranglisten- und Jugendregatten ist der Klassenzusammenhalt trotz hoher Leistungsdichte unübersehbar groß. Nicht ohne Grund wird häufig von der "großen Piratenfamilie" gesprochen, die natürlich genauso ausgelassen feiern kann wie alle anderen Segler. Es fällt auf, daß viele gemischte Mannschaften Gefallen am Piratsegeln finden.

## **Beiprogramm und Freizeitaktivitäten**

Auf fast allen Regatten werden die Segelaktivitäten durch ein interessantes Beiprogramm der ausrichtenden Vereine an Land begleitet und somit dem Trend/Anspruch nach noch mehr Segel- und Freizeitspaß entsprochen.

## **Preis / Leistungsverhältnis**

Die lange Konkurrenzfähigkeit der Boote läßt mit Recht erwarten, daß der Pirat ein sehr wertbeständiges Sportgerät ist. Wer den Kauf eines Neupiraten zu Anfang noch scheut und als Einsteiger erstmal "reinschnuppern" möchte, dem empfiehlt sich zunächst die Anschaffung eines 4-7 Jahre alten Bootes, mit dem er jederzeit noch vorne mitmischen kann.

## **Regattaaktivitäten**

Fast 60 Ranglisten-Regatten und 50 JQR-Termine umfaßt mittlerweile der jährliche Regattakalender. Dank der tatkräftigen Mithilfe vieler Vereine können die Regattasegler aus einem reichhaltigen Angebot schöpfen. Saison-Höhepunkte sind die alljährlich stattfindenden Int. Deutschen Meisterschaften (in 2006 ist der Akademische Segler Verein der Ausrichter) und Deutschen Jugendmeisterschaften.

Alle 2 Jahre finden Europameisterschaften statt, für die sich die besten Segler über die lfd. Rangliste qualifizieren können ('05 in der Türkei in Cesme, 2007 in Deutschland Ostsee). Großen Erfolg brachte auch die Einführung einer Jugend- bzw. Junioren-Euro, die '96 erstmals in Bregenz (Bodensee) stattfand

Die Beteiligung an den Ranglisten-Regatten liegt je nach Bewertung und Beliebtheit bei bis zu 90 Booten und hält sich stabil auf gutem Niveau. Allein zu Pfingsten segeln Jahr für Jahr über 130 Piraten gleichzeitig auf mehreren Revieren. 1997 wurde nach 25 Jahren die Piraten-Klasse im internationalen Teil der Kieler Woche und Warnemünder Woche wieder gestartet.

### **Internationale Verbreitung**

Eigentlich war der Pirat ja als nationale Klasse konzipiert worden, aber schon bald erfreute er sich weit über die Grenzen Deutschlands ebenso großer Beliebtheit und wird seit je her im angrenzenden europäischen Ausland mit der gleichen Begeisterung gesegelt. Dazu zählen aktive Piratenflotten in Dänemark, Österreich, der Tschechischen Republik, Ungarn, der Schweiz, der Türkei und Chile. Ebenfalls gibt es Kontakte dänischer Segler nach Polen. An internationalen Meisterschaften mangelt es daher nicht.

### **Regattatraining**

Neben großen Anstrengungen, die in den Vereinen für die Regattasegler ehrenamtlich geleistet werden, finden in einigen Landesverbänden (z.B. in NRW, Schleswig-Holstein, Berlin und Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern) zusätzliche Trainingsmaßnahmen statt. Die Trainer sind oft selbst erfolgreiche Piratencracks, die gern ihre Erfahrungen an andere und Nachwuchssegler weitergeben.

### **Nationale Verbreitung**

Auf fast allen See- und Binnenrevieren Nord-, West- und Ostdeutschlands gehören Piratenwettfahrten zum festen Bestandteil eines jeden Regattakalenders.

Mit mehr als 6.000 Einheiten gehört der Pirat zu den national verbreitetsten Klassen.

## **Organisation und Aktivitäten der Klassenvereinigung**

Die Piraten können sich auf eine aktive und kontinuierlich arbeitende Klassenvereinigung als Dachorganisation (Gründungsjahr 1973) verlassen und haben sich selbst auf zahlreichen Revieren nach Flotten organisiert. Ansprechpartner vor Ort sind die Landes- bzw. Gebietsobleute. Für M-V Paul Merten Schwerin 0385/4844166 und für Rostock Udo Müncheberg 0381/692408.

Über die "Piratenzeitung" werden 4 mal im Jahr die wichtigsten Informationen (Regatta-Termine, Ergebnis-Service, Ranglisten, Kurzberichte von den Regattabahnen, Trainingslagern usw.) veröffentlicht. Zusätzlich ab Mitte 1998 auch im Internet.

Unser Messestand wird auf den Bootsausstellungen in Düsseldorf und Hamburg regelmäßig eingesetzt und ist immer ein beliebter Piratentreffpunkt bzw. Kontaktmöglichkeit für den interessierten Nachwuchs.

Internationale Angelegenheiten (z.B. Austragungen von EM's, Jugendaustausch, Vorschläge zu den Bauvorschriften) werden seit 25 Jahren in der IPA (= International Pirat Association) besprochen, zu der mittlerweile 8 Nationen beigetreten sind.

Der Regattapirat im ASV z.R. hat die Segelnummer 4336. Das Jahr 2005 war nicht das erfolgreichste, was allein durch den Absturz in der Rangliste von Platz 8 in 2004 auf Platz 35 in 2005 zeigt. Trotzdem überwiegt der Spaß und die Freude an der Piratensegelei, der ich nun schon viele Jahre verfallen bin. Jährlich nehme ich an etwa 6- 8 Regatten teil. Sollt dieser Beitrag die Neugierde auf das Piratensegeln geweckt haben, so stehe ich Euch gern für weitere Informationen zur Verfügung.

Udo Müncheberg



## **Baltic-Sprint-Cup - eine traumhafte Überführungsfahrt**

An der Überführungstour der SY UNIVERSITAS zum Baltic-Sprint-Cup von Rostock nach Stockholm mit den Youngstern Michael und Albrecht Heitner, Anke Lehmann, Marten Lau, Claas Erdmann und Robert Lawerenz durfte ich, Heino Werner der Oldie dazwischen, teilnehmen.

Eigentlich sollte die Reise am Mittwochabend (29.06.05) beginnen. Aber wie das immer so ist: das Schiff war noch nicht voll ausgerüstet, am Motor wurde noch rumgebastelt, irgend jemand konnte auch noch nicht und zu guter Letzt stellte sich auch noch eine stabile O – NO – Wetterlage ein. Mir war es recht, denn ich hatte noch jede Menge dienstlich zu tun. Als ich am frühen Donnerstagnachmittag von der Arbeit kam, lag das Schiff da wie verwaist, keiner der Besatzung war zu sehen. Gegen 19 Uhr waren wir alle „eingetrudelt“ und Albrecht als Schiffsführer machte die erste Bordbesprechung. Es wurden die Wachen eingeteilt:

Die 1. Albrecht, Claas und Robert, die 2. Marten, Anke und ich, Michael fuhr wachfrei, um sich als Schiffsführer für die Baltic-Sprint-Cup-Regatten auszuruhen, wenn man von ausruhen sprechen kann. Es wurde ein 6-6-4-4-4-Wachsystem gefahren, dieses System kannte ich bisher noch nicht, gefiel mir aber sehr gut, weil dann jeder mal in den Genuß der Hundewache kommt.

Die folgende Abstimmung ergab: heute abend geht es nach Warnemünde zum Essen und morgen um 8 Uhr geht es los. Gegen 20 Uhr verabschiedete ich die UNIVERSITAS vom ASV-Steg, weil ich dann selber am nächsten Morgen in Warnemünde an Bord gehen wollte.

Entgegen meinen Erwartungen hieß es sofort, nachdem ich mit den frischen Brötchen an Bord war, Leinen los. Überpünktlich, noch vor 8 Uhr verließen wir den Alten Strom und setzten zwischen den Molen die Segel. Dort war wegen des trüben, naßkalten Wetters nicht eine Menschenseele zu sehen. Der Wind kam aus O – also hart an den Wind und keine Höhe verschenken. Gegen 11.30 lagen wir Höhe Darßer Ort bei blauem Himmel, Wind 3-4 aus O, also herrlichem Segelwetter, Grund genug, die erste Runde „Rostocker Büchsenbier“ kreisen zu lassen. Herrlich dieses riesige Cockpit in dem alle Platz haben, in dem man genüßlich essen und trinken kann und so manche Geschichten die Runde machen.

Gegen 20 Uhr kreuzt das FS SASSNITZ 2 kbl. hinter uns auf dem Weg nach Trelleborg unseren Kurs. Der Wind hat uns verlassen, und wir liegen an dieser Stelle bis gegen 9 Uhr am nächsten Tag. In der Nacht versuchte Albrecht mit geringer Motordrehzahl Meilen zu machen. Das Kühlwasser lief nicht. Die Motorinspektion im Stockdunkeln, nur mit der Taschenlampe, ergab kein Ergebnis. Claas als KFZ-Schlosser, zog den Ölmeßstab und meinte, es ist dort mehr Wasser als Öl drin und würde den Motor auf keinen Fall mehr starten. So hatten wir in dieser Nacht absolute Ruhe.

Nachdem wir am nächsten Morgen gebadet und gefrühstückt hatten, setzte bei herrlichstem Wetter nach 9 Uhr der Wind aus SW ein. Es wird ein traumhafter Spinnakertag. Gegen Mittag müssen wir den leichten Rainbow-Spi gegen den schwereren Parasailor-Spi wechseln, wir fahren streckenweise über 10 kn, das schafft Meilen. Typisch für Hochdrucksommerwetterlagen – nach einem herrlichen Sonnenuntergang schläft der Wind ein. Es sind milde Abende, es wird kaum richtig dunkel, alle sind an Deck, es wird erzählt, gegessen, getrunken, Karten gespielt.

Über „Utklippan“ nach „Ölland Södra Udde“ segeln wir am nächsten Tag (03.07.) bei leichten O-SO-Wind und blauem Himmel (Badewetter) und setzen auf Visby auf Gotland ab. Durch totale Flaute in der Nacht und auch am nächsten Tag erreichten wir Visby erst gegen 16 Uhr, nachdem wir die halbe Küste bei Sommerhitze hochgetrieben sind. Es wurde viel gebadet, obwohl das Wasser stark blühte, anders war es nicht auszuhalten. Wir machten im Vorhafen fest.

In Visby wurde eingekauft, unter anderem auch Öl für den Motor. Das neue Öl war auch nicht dickflüssiger als das „Wasser“ im Motor. Nachdem die UNIVERSITAS aufgeklärt war, wurde diese alte Hansestadt besichtigt. Ein Leben in dieser Stadt und jede Menge Kneipen. Der Jachthafen war gerammelt voll, und mehrere Schiffe hatten die Baltic-Sprint-Cup-Flagge gesetzt.

Auf der Terrasse einer Kneipe tranken wir unser Bier und sahen dem sommerlichen Treiben dieser Stadt zu.

In der Nacht hatte neben uns der Trimaran GARBO. fest gemacht. Er war rund Gotland gesegelt und die Besatzung räumte das Schiff aus. Nicht mehr benötigte Äpfel, Bananen und Schokolade reichten sie uns rüber. Wir bedankten uns mit vier Dosen „Rostocker“. Daraufhin fanden sie weitere Bananen, nochmals wechseln vier Dosen „Rostocker“ den Besitzer. Da der Trimaran leergeräumt wird,

müssen die an Bord gelangten Dosen wieder von Bord. Beim Zurückwerfen der Dosen trifft eine einem Crew-Mitglied mitten ins Gesicht und hinterläßt auf der Oberlippe einen 2 cm langen Riß. Dank unserer Fachleute Michael und Albrecht und ihrem Arztkoffer konnte der Patient auf der Mole qualifiziert behandelt werden.

Um 11 Uhr legen wir in Visby unter Segeln ab. Es beginnt der schönste Segeltag der Tour. Wir haben blauen Himmel, O-Wind 4-5, also ablandig und keine Welle, unser Kurs genau Nord, also leicht geschrikte Schot, das Schiff macht flotte Fahrt – was kann es schöneres geben. Direkt neben uns läuft die Regatta „Rund Gottland“. Vor Visbys Mole war die Wendemarke mit dem gleichen Ziel wie unseres: Sandhamn.

Neben uns segeln die HISPANIOLA, die HASPA HAMBURG usw. Gegen Abend wird der Wind weniger, schläft aber nicht ganz ein,. Die See ist spiegelglatt und das Schiff macht immer noch ca. 6 kn Fahrt. Der Himmel behält im Norden die kurze Nacht über seine rote Dämmerungsfarbe.

Gegen 3 Uhr runden wir mit vielen anderen Jachten den LT „ALMGRUNDET“

Gegen 4 Uhr geht im NO die Sonne auf, und zeitgleich überholt uns eine kbl. in Lee die schwarze HUGO BOSS. So etwas erlebt man nur einmal im Leben.

Um 5 Uhr fahren wir unter den verstörten Augen der Zielrichter an der Ziellinie in Sandhamn vorbei. Kurz danach machen wir im übervollen Hafen von Sandhamn fest. Uns gehen die Augen über bei dieser Vielzahl an High-tech-Yachten.

Wir haben die SY UNIVERSTAS sicher und termingerecht an ihren Ausgangsort zur Baltic-Sprint-Cup-Regatta gebracht, natürlich hatten wir Glück mit dem Wetter.

Es war eine unvergeßliche Seereise.

Heino WERNER

## Jahresbericht der Jugendgruppe des ASV 2005

Auch 2005 trainierten die Kinder und Jugendlichen des ASV wieder gemeinsam mit dem MYCR.

Anfang Februar fuhren wir mit einer großen Anzahl an Kindern für eine Woche nach Vrchlabi in unser jährliches Winterlager zu unseren tschechischen Seglerfreunden zum Ski- und Snowboard fahren.



Mit den Bootsarbeiten in Gehlsdorf begannen wir Anfang März als vor dem Schuppen noch ordentlich Schnee lag. Die Cadets zog es zu Ostern schon aufs Wasser, wo ihr erstes Trainingslager vom 28.03.- 02.04. in Rerik ein überregionales Trainingslager auf dem Programm stand. Aufgrund der unterschiedlichen Ferientermine konnten trotz großer Begeisterung bei allen Steuerleuten letztendlich nur Wolle und Theo für zwei Tage teilnehmen.

Im April eröffneten die Cadets die diesjährige Regattasaison. Zur ersten Auswärtsregatta und zugleich 1.WMA ging es zum Frühjahrscup nach Neuruppin. Wolle kam mit Max gut klar - der Verladestreß für die zwei Tage Segeln in Rerik zahlte sich nun aus und wurde nun mit einem 2. Platz belohnt. Die anderen hatten noch ganz schön Probleme wieder an die Form des letzten Jahres anzuschließen.

Der Ostseecup der Cadets fand gleich ein Wochenende später statt. Es war gleichzeitig die 2 WMA der Cadets und wurde wie in jedem Jahr vom MYCR unter Mithilfe der gesamten Jugendgruppe ausgerichtet. Bereits beim Hochsegeln nach Warnemünde verließ uns der Wind, was sich als böses Omen für das ganze Wochenende erwies. Bei strahlendem Sonnenschein plagten uns Flaute und schwache Winde. Damit kamen unsere Segler jedoch sehr gut klar, auch wenn der Spaß am Segeln durch die Treiberei ganz schön gebremst wurde. Dennoch konnten sich die Ergebnisse mit einem 3. Platz von Freddy und Lukas, gefolgt von einem 8. Platz von Wolle und Max sowie einem 9. Platz von Oskar und Felix sehen lassen. Wenn auch im Nachhinein einige auswärtige Teilnehmer versuchten ihre Ergebnisse, durch Berufung beim DSV noch zu verbessern (die jedoch abgewiesen wurde), war die Organisation vor Ort wieder unproblematisch. Die Eltern unserer Cadets halfen beim Vorbereiten der Eßpakete und als Schiedsrichter. Auch unsere 420er mußten mit ran, organisierten das Org-Büro, halfen bei der Materialvorbereitung und beim Grillen.



Vor organisatorische Probleme stellte uns der zeitgleich stattfindende VHV-Cup bei Turo, der sonst immer den Rostocker Regattaaufakt in den Jugendbootsklassen darstellte. Dieses Jahr wurde er jedoch nach hinten verlegt. Dank guter Kontakte zu Turo und Aufteilung unserer Trainer konnten unsere Optis an den Start gehen und stellten mit 8 Booten die zweitstärkste teilnehmende Trainingsgruppe. Rike wurde dabei 3. bei den Optis unter 10 Jahren.

Der Müritzcup war die erste Regatta für unsere 420er, wo zwei Boote daran teilnahmen. Sie wurden von Schmidt betreut, der dafür

extra aus Berlin anreiste. Bei den 420ern wurde deutlich, daß sie in dem Jahr noch keine Regatta gefahren waren und nur dank Schmidts nächtlicher Tour nach Rostock am nächsten Tag an den Start gehen konnten. Auch bei den Ergebnissen auf dem Wasser wurde die geringe Routine gegenüber den anderen Mannschaften deutlich.

Die Cadets waren an dem Wochenende ebenfalls in Röbel und hatten ihre letzte Qualifikationsregatta für die Weltmeisterschaft in Spanien.

2 Mannschaften hatten aufgrund der guten Ergebnisse in den vorangegangenen



Regatten eine gute Chance sich zu qualifizieren. Wolle und Max schafften es dann auch tatsächlich, als viertbestes Boot der Qualiregatten.

Während Wolle und Max sich nun in ihre Vorbereitung zur WM stürzten fuhren die restlichen Cadets zur Berliner Meisterschaft nach Tegel, wo für Freddy und Soentke ein 5. Platz herausrang.

Im Sommer lud der neue Vorstand die ASV-Jugendlichen ein um sich näher kennenzulernen. Neben einer Gesprächsrunde stand dabei auch ein Ausflug mit der UNIVERSITAS auf dem Programm, der die Kinder begeisterte.



Für Wolle und Max war der Weg zur WM nicht einfach. Vor allem die Finanzierung für Anreise, Startgeld, Unterkunft, Verpflegung und Ausrüstung stellten sie vor ein großes Problem. Mit einer Informationsmappe stellten sich beide jungen Segler bei Firmen und Privatpersonen vor und baten diese



um Unterstützung. Bei der Erstellung und bei der Werbung um Gelder hat Anke eine große Fleißarbeit geleistet und die Jungs tatkräftig unterstützt. Auch der ASV gab Wolle Gelegenheiten sich und sein Boot im Verein vorzustellen und für die Unterstützung der WM-Teilnahme zu werben und unterstützte ihn auch finanziell. Neben der Werbung um Gelder legten wir mit Wolle und Max noch ein paar Zusatztrainingstage auf der Ostsee ein, um sie an das Segeln bei Welle zu gewöhnen. Für Wolle und Max war die Weltmeisterschaft in Sanxenxo / Spanien ihre erste internationale





Regatta. Sie waren eine der jüngsten Mannschaften am Start. Sie erreichten einen sehr guten 50. Platz von 69 Startern und wurden damit die zweitbeste deutsche Besatzung.

Gleichzeitig mit der WM fand unser diesjähriges Sommerlager im Polzeisportverein Neubrandenburg statt. Da zu dieser Zeit einige von uns noch studieren, Prüfungen ablegen oder arbeiten mußten, gab es leider nur sehr wenige Helfer, auch Eltern für die Küche und den Einkauf standen dieses Jahr nicht zur Verfügung. Trotzdem schafften wir es, daß die Segler vormittags in drei verschiedenen Bootsklassen trainieren konnten und daß nachmittags in kleinen Wettfahrten, um die Lagermeisterschaft gekämpft wurde. Aufgrund der stärkeren Windverhältnisse dieses Jahr, schafften wir eine längere Strecke bei unserem Tagestörn. Traditionell wechseln dabei viele ihre Mannschaften und probieren sich auch in anderen Bootsklassen aus. Abgerundet wurden die zwei Wochen durch die Neptuntaufe, Elterntag mit einem gemütlichen Abend am Grill und die Abschlußfeier mit Siegerehrung der Lagermeisterschaft.



Gut vorbereitet ging es gleich nach den Sommerferien für die Cadets und Optis zur Landesjugendmeisterschaft nach Wismar. Für die Optis war es die erste Auswärtsregatta, die sie mit Bravour meisterten. Die Cadets belegten mit Plätzen 2., 3. und 5. sehr gute Ergebnisse.

Weiter ging es für unsere Segler zur Schülerwettfahrt nach Berlin auf den Langen See, wo Marleen und Soentke, die erst seit dem

Sommerlager zusammen segeln, ihre Leistungen mit einem 2. Platz in der Bootsklasse Cadet unter Beweis stellen.



Das „Blaue Band der Warnow“ fand Mitte September auf der Unterwarnow statt. Rund 60 Boote aus 6 verschiedenen Bootsklassen gingen an den Start. Die Cadets belegten den 1-4., sowie einen 7. Platz von 10 Startern und die Optis gute Plätze im Mittelfeld von 35.

Startern. Nach längerer Pause ist mit Anne und Franzi auch einer unserer 420er wieder an den Start gegangen.

Anfang Oktober kam der letzte große Höhepunkt für unsere Cadets. Mit 5 Booten reisten wir zur Deutschen Bestenermittlung auf dem Geierswalder See in Sachsen. Dieser See gehört zu einem riesigem ehemaligen Tagebaugelände, das geflutet wurde und nun nach und nach zum Segeln freigegeben wird. Kaum vorhandene Bebauung an den Rändern sorgt für gleichmäßige Windbedingungen und auch die Seegröße war unerwartet groß. Bei der Regatta stellten vor allem Wolle und Max noch einmal ihr Können unter Beweis. Mit einem polnischen und einem slowakischen Boot kämpften sie um die ersten Plätze. Im Gegensatz zu anderen Jahren wo die deutschen Boote meist einen Schenkel Rückstand hatten, war der Kampf dieses Mal ausgeglichen. Durch sehr gute Plazierungen erreichten sie den 3. Platz in der Gesamtwertung und wurden erstes deutsches Boot. Unsere anderen Cadets erreichten gute Plazierungen im Mittelfeld. Sie zeigten sehr gute Einzelergebnisse, ihnen fehlte jedoch eine gewisse Konstanz. Sie waren jedoch auch gehandicapt. Aufgrund des langen Anfahrtsweges und der späten Jahreszeit waren sie nicht in Originalbesatzung angetreten und mußten sich in ihren neuen Besatzungen, teilweise älteren Optiseglern erst einsegeln.

Die letzten beiden Regatten waren die Nebelregatta in Güstrow und der Herbstcup in Neuruppin, die beide von unseren Cadets gewonnen wurden.

Da nun das Training auf Grund der zunehmenden Dunkelheit wieder in die Halle und auf die Schulbank verlegt wurde, wurden die Boote wieder winterfest gemacht und in die Halle gebracht. Die ersten Segler nutzten den ungewöhnlich warmen Herbst bereits für Überholungsarbeiten an ihren Booten. Die regelmäßigen



Theoriestunden bei der Fortgeschrittenen-Gruppe haben diesen Winter Anne, Franz und Tobias übernommen, die diese Aufgabe sehr gut meistern.

Eine erfolg- und segelreiche Saison für die Cadets und Optis ging

damit zu Ende. Zwei Boote konnten sich in der Cadetrangliste unter die ersten 10 plazieren, 4 weitere haben ausreichend Regatten und Punkte gesammelt um in der Rangliste geführt zu werden.



## **Rostocker Senatorenregatta**

Das war am 03.10.2005 schon die 11. Auflage! Die erste Senatorenregatta wurde am 3.Oktober 1995 gestartet. In einer Pressemitteilung vom 28. September 1995 hieß es u.a.:

"Die 1. Rostocker Senatorenregatta verspricht kommenden Dienstagvormittag (3. Oktober 1995) spannende Segelwettkämpfe im Stadthafen. Rostocker Senatoren und bedeutende Sponsoren des Segelsports sollen an diesem Morgen das Kommando auf den Segelschiffen übernehmen. An den Start gehen auf den Seekreuzern vom Typ "Hiddensee" u.a. Senatorin Karina Jens, ihre männlichen Kollegen Neßelmann, Lemcke, Danke, und Kanzleichef Engster. Neben erfahrenden "Hasen" der Stammbesatzungen segeln auf den Schiffen auch weitere Vertreter aus Wirtschaft und Verwaltung mit. Zuschauer können den anderthalbstündigen "Up and Down" -Kurs in der Dierkower Bucht vom Stadthafen aus gut verfolgen.....

Die vom Rostocker Segelverein Cityboothafen e.V. (RSC 92) veranstaltete Regatta soll in unserer Stadt zu einer Tradition werden. ...." Tradition hat diese Segelsportliche Veranstaltung in der Hansestadt Rostock nun schon viele Jahre mit wachsender Beliebtheit bei allen Beteiligten. Die Beteiligung durch Senat und Bürgerschaft sowie Vertretern aus der Wirtschaft nahm ständig zu. Das war so auch zwingend bei der Anzahl der teilnehmenden Yachten aus allen Rostocker Segelvereinen. Waren es bei der ersten Senatorenregatta gerade mal 11 Boote so stieg die Zahl der teilnehmenden Yachten in den folgenden Jahren stetig.

2004 waren es mit 23 das erste Mal über 20 Yachten. In den letzten beiden Jahren waren es jeweils 22. Das kann man eine Erfolgsstory nennen! Der Rostocker Segelverein Citybootshafen (RSC92) und der Akademische Seglerverein zu Rostock (ASVz.R.) stellten in den 11 Jahren mit je 8 Yachten den größten Teil der Regattafelder.

Nun zur 11. Senatorenregatta:

Die Teilnehmerzahl erreichte wieder einen Spitzenwert. Auf 22 "Hiddensee's" wurden 44 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Sport per Los verteilt. Bei der Eröffnung wurden die Gäste mit den ihnen zugelosten Bootsführern bekannt gemacht. Dabei wurde auch die obligatorische Flasche Cherry für jede Crew ausgegeben.

Die Yachten waren nun startbereit, aber der Wind und der Oberbürgermeister ließen noch ein Weilchen auf sich warten. Mit

etwa einer halben Stunde Verspätung konnte dann aber doch der Start vollzogen werden. Wegen des anhaltend schwachen Windes war eine recht kurze Regattastrecke festgelegt worden. Der Start erfolgte querab des Clubhauses des RSC92, von dessen Balkon man einen guten Blick dahin hat. Zuerst ging das Rennen in Richtung Silos, zur Tonne 62. Bis dahin flaute der Wind dann fast völlig ab. Er drehte dann auch noch, so daß die hinteren Yachten unter Spinnaker zur ersten Bahnmarke liefen. Die ersten hatten diesen Weg voll aufgekreuzt. Zum Dalben 58 in Richtung Westen hatten die Yachten dann meist einen Anlieger mit wechselnden Windstärken. Von dort ging es unter Spinnaker ins Ziel vor dem Clubgebäude des RSC92.

Die erste Yacht war um 12,48 Uhr nach einer Stunde und 8 Minuten im Ziel, die letzte nach einer Stunde und 34 Minuten.

Platz 1 ging an die Yacht KEA vom RSC92, Platz 2 an die Yacht KALMAR vom YCW und der Platz 3 an die Yacht KALKEI vom RSC92, auf der OB Roland Methling mitsegelte.

Diese drei Yachten belegen auch in der Gesamtwertung der Serie aller Senatorenregatten die Plätze eins bis drei.

Unsere Yachten haben sich wie folgt plaziert :

RASMUS Platz 6 , FENT III Platz 10 , BRISE Platz 16 , YELLAND Platz 19, BOE Platz 20 .

Im Anschluß an die Siegerehrung folgten, wie alle Jahre, noch interessante Gespräche zwischen allen Teilnehmern und Organisatoren bis in die Abendstunden. Dabei wurde dem ausgeschenkt Bier und Kaffee und den belegten Brötchen kräftig zugesprochen.

Es war wieder eine sehr gelungene Veranstaltung. Dafür ein großes Dankeschön an die Organisatoren! Wir sehen uns wieder bei der 12. Senatorenregatta am 3. Oktober 2006 .

## 26. – 28.08. Greifswalder Boddenetappen 2005

Bernd Lange  
Tobias Fehlhaber  
Holger Raths

### Wieck – Greifswald – Wieck und 1. Etappe (Tonne Koos und zurück)

In der Nacht hatte es mehrmals geregnet.

06.30 Uhr hielt BL nichts mehr, das Bier mußte raus. Es nieselte, kaum Wind, die Fische im Ryck sprangen immer noch und platschten ins Wasser zurück. Am Deich eine grüne Ecke gesucht, danach zum Bäcker und zum „Kleinen Laden“ (Butter und frische Eier). Rückweg unter einem Kastanienbaum unterbrochen – es „schüttete“! BL bewunderte die stoische Ruhe eines alten Fischers mit gewichtigem Bauch, der „ganz langsam“ seine Mütze abnahm, sich sein Ölhemd überzog, dann seine Mütze wieder überstülpte und diese dann mit der Hemdkapuze vor weiterem Unbill schützte.

07.40 Uhr Regenschauer vorüber, zurück an Bord, HR und TF noch „faul“ in der Koje!

HR macht Frühstück in altbewährter Form mit „Weichei nach Gefühl“. Die Sonne scheint.

09.00 Uhr erster vergeblicher Versuch das Regattabüro im ASV aufzusuchen – zu Dritt, alle brauchen Bewegung. Wir haben noch viel Zeit.

10.00 Uhr – Brückenzug, Motorfahrt flußaufwärts nach Greifswald,



Greifswald-Wieck

erstmalig für die BOE, sehens- und erlebenswert, machen einen Abstecher in die neue Marina mit den Stegen vor Eigentums- und Ferienwohnungen hinein.

11.00 Uhr im Stadthafen (Museums- hafen), in der Nähe der schwenkbaren Fuß- gängerbrücke fest.

Stadt- und Einkaufsbummel, uns fehlt noch Proviant. Auf dem Obst- und Gemüsemarkt und in den Dom-Passagen werden HR und BL fündig. TF, der sich diskret aber wartend zurückhielt, konnte sich Kritik nicht verkneifen. „Ihr kauft ein wie Frauen, nicht nach Plan und unkoordiniert“. Als Mittag gibt es am Stand Döner und Bier.

13.00 Uhr mit Genua und Rückenwind stromabwärts, sehr besinnlich und friedlich, die Sonne scheint, es ist sehr warm.

14.00 Uhr – Brückenzug, immer ein von vielen Passanten beobachtetes Schauspiel der beiden Brückenwächter. Fest in der Box erneut neben der VENUS. Zweiter Anmeldeversuch, wieder zu Dritt. Das Regattabüro befindet sich beim Greifswalder Yachtclub, der ASV hat Ärger mit der Universität und kann wohl sein angestammtes Bootshaus nicht mehr nutzen.

Zähe Verhandlung mit Töns Föste über den Yardstick der BOE - BL wollte 118, Töns begann bei 112. Schließlich einigt man sich bei 116, daraufhin bezahlt BL das Startgeld – 30 EUR.

16.05 Uhr drittes Aufsuchen des Regattabüros, eigentlich zur Regattaeröffnung, aber wir kommen zu spät. Töns hat das Meeting wohl „kurz und schmerzlos“ gestaltet – alles Nötige steht ja in der Segelanweisung! Und da steht drin, daß 18.00 Uhr die „Oldtimer“ in der Dänischen Wiek als Erste starten, nach Wettfahrregel 26, oh je, wie war das mal noch???

Nach gemütlichem Kaffeetrinken und Wechseln des Großsegels legen wir

17.25 Uhr ab, lassen uns vom Motor bis zum ersten Fw-Tonnenpaar schieben und melden uns 10 min vor Ultimo bei Töns auf der DORETTA ordnungsgemäß an. Hinter der Startlinie wuseln natürlich auch die umher, die dort eigentlich noch nichts zu suchen haben – also cool bleiben. BL am Ruder blieb wohl ein bißchen zu cool, die Startlinie benachteiligte ganz offensichtlich die Wegerechtsseite, hoch am Wind konnte man auf Bb-Bug die ganze Linie entlang fahren. An der Hilfsluvtonne war die BOE zwar nicht Letzte der Yardstickgruppe 3, aber ganz vorn auch nicht. TF auf dem Vorschiff, bei zunehmenden SW versuchen wir uns mit unserem Tri-Spi anluvend von den nach uns gestarteten „Großen“ freizuhalten.

Hinter uns macht sich Rasmus böse, hat wohl zu wenige Opferschlucke erhalten, erste „Sonnenschüsse“ und 2 oder 3 aus den Lieken fliegende Spinnaker. So gewarnt, bergen wir ziemlich schnell kurz vor der 1. Bahnmarke unser kostbares Stück, die

Rauschefahrt unter vollem Preß des Spi mit 7 bis 8 kn im glatten Wasser haben wir aber doch genossen.



Konzentration und..., wo ist die Konkurrenz?

18.50 Uhr Tn Greifswald Bb gerundet, mit geschrickten Schoten auf Stb-Bug weiter, das Feld der nach uns Gestarteten ist nun aber heran und macht für uns das Runden der nächsten Bahnmarke mit einer 180°-Wende zu einer ziemlich heißen

Angelegenheit. Am überdimensionalen Ruder eines richtigen Racers, der sich mühelos an uns vorbeischiebt, entdecken wir unseren ASVer Christian Claußen!!! Trotz der Wuhling um uns und der dunklen Wind-, Regen- und Gewitterfronten vor und hinter uns, lassen wir

19.13 Uhr die Tn Koos hinter uns und laufen mit Halbwind auf Bb-Bug, dem letzten Drittel des Feldes entgegen, wieder zurück zur Tonne Greifswald.

Ca. 19.40 Uhr Tn Greifswald Stb gerundet, hoch am Wind weiter auf Bb-Bug, dann bald kreuzend in die Dänische Wiek hinein. TF mahnt öfter zum Wenden, obwohl das Echo noch viel Wasser unter dem Kiel zeigt, er möchte nicht festsitzen und die voraussichtliche gute Plazierung halten. Aber wie erwartet, werden wir an der Kreuz wieder „nach hinten durchgereicht“ und haben um

20.25 Uhr beim Queren der Ziellinie in der Hafeneinfahrt nur noch wenige Teilnehmer hinter uns.

Jedoch nach einer zutreffenden Bemerkung von Norbert – Holgers Bruder auf der VENUS – beginnt eine Regatta schon bei der erfolgreichen Anmeldung im Regattabüro. Wir werden Vierte, hinter KANETI, THETIS und RUGIA, die uns unter Spinnaker nicht so richtig abhängen konnten.

20.35 Uhr an unserem alten Platz fest, beim Anlegen drückte uns ein ungewohnt starker auslaufender Strom auf den Stb-Heckpfahl, die VENUS nach uns hatte noch mehr Mühe in ihre Box zu kommen.

Wir lassen den Tag beim Abendessen mit einer gemäßigten Regattakritik (Startphase, 1 oder 2 schlecht gewählte Kreuzschenkel) im Salon ausklingen, nehmen das Duschangebot beim YCW von Norbert an und stürzen uns anschließend in das rauchgeschwängerte und lärmende Gewühl der Regattaparty beim GYC – das Duschen hätten wir uns sparen können. Um uns nur wenige bekannte Gesichter. BL und HR freuen sich aber „Hacky“ Schönrock in der Menge zu entdecken und mit ihm und einem Bier mal wieder auf alte Zeiten und alte Schulden anstoßen zu können. Noch vor Mitternacht gibt es an Bord den obligatorischen „Absacker“.

## **Sonnabend, 27.08.2005**

## **2. Regatta Wieck - Seedorf**

06.45 Uhr BL muß raus – das dringende Geschäft mit dem Brötchen holen verbinden. Also zur grünen Ecke und dann auf verwinkelten Wegen durch das verschlafene Dorf. Viel hat sich hier seit der Wende verändert, das Dorf ist sichtlich gewachsen.

Ein herrlicher, sonniger Morgen.

07.15 Uhr mit heißen Brötchen zurück an Bord und die „Schlafmützen“ durch lautes Trampeln an Deck rausgepurrt. Holger bereitet uns wieder ein gemütliches reichhaltiges Frühstück.

08.25 Uhr Ablegen mit Motor, TF und HR erledigen den Abwasch. Mit Genua und Motor und 6kn zum Startschiff DORETTA. Bei Töns, der letztmalig Wettfahrtsleiter sein und sich in den Ruhestand zurückziehen will, angemeldet. TF wird zum „Oberkommandogeber“ ernannt, es soll seine Regatta werden.

09.05 Uhr Start für die Gruppe 3. Vor uns ein wüstes Geschrei, in einer kaum entwirrbaren Wuhling drängelt sich THETIS hinter dem Startschiff hervorkommend zur Linie rein und verursacht Chaos. RUGIA fängt dabei die Startmarke ein und schleppt sie vom Startschiff weg. Es gibt also keine richtige Startlinie mehr. Wir starten als Vierte und haben an der Luvtonne nur THETIS und KANETI vor uns. Ca. 2 kbl nach der Luvtonne steht der Spi, BL übernimmt wieder die Vorschiffsarbeit.

WSW 4; 5,5 – 6,0 kn; Sonne pur – diesmal gibt es einen Manöverschluck – einen \*\*\*\*Osborne.



Das Feld noch hinter uns

Hinter uns entfaltet sich ein buntes Spinnakerfeld, besonders bemerkenswert der Spi einer X79 – mit einer hochbusigen „Barbie“.

An der Tonne Greifswald drängelt sich das Feld zusammen, etwas in Luv kommen wir aber gut klar.

09.45 Uhr Tn Greifswald 1kbl Stb querab.

09.50 Uhr wir stecken „platt vor'm Laken“ mitten im Feld und versuchen mit einer Halse wieder zur Luvseite zu gelangen, wollen also einen klassischen Leebogen fahren, wie etliche vor uns, z.B. der Oldtimer OLLING weit vorn an der Spitze. Um uns herum ein schönes buntes Bild.

Tobias hatte nach dem Frühstück die Bahnmarken ins GPS eingetippt – LTII (die Landtieffahrtwassertonne 11) 5 sm; rwK 062°; KpK 072°; 5,3 kn.

10.00 Uhr, es gibt das „11.00 Uhr-Bier“!

10.35 Uhr LTII 1,84 sm; rwK 041°; KpK 067°; 5,3 kn. Das Hauptfeld ist an uns vorbei, aber doch noch nah.

10.45 Uhr wir shiften, eigentlich ein schönes Spi-Segeln!



Weiter unter Spi

10.57 Uhr Tn LTII 0,5m Bb querab, Halbwind. RUGIA hinter uns hat aufgeholt, an THETIS vor uns sind wir herangekommen.

THIE (Tonne Thiessow als nächste Bahnmarke) 2,78 sm; rwK 003°; KpK 353°; 6,0 kn; Genua raus, wir holen auf.

11.25 Uhr Spi weg, BL hat Probleme beim Aushaken, es dauert.

11.27 Uhr Tn THIE 1,5m Bb querab, erst hoch am Wind auf Stb-Bug, dann mit Schrick, RUGIA holt weiter auf.

11.43 Uhr Tn Zicker 1m Bb querab, RUGIA läuft in Lee neben uns. Wieder geht es an die Kreuz und das bei einer sehr holperigen Welle. Mehrere Wenden bis zur nächsten Bahnmarke.

12.53 Uhr Tn Vilm 2m Stb querab; RUGIA und THETIS 2 min vor uns, das sieht gut aus.

12.58 Uhr, der Spi steht auf Bb, der Wind kommt etwas von Bb achtern. Es gibt Bitterschokolade und Bier, TF möchte partout kein Rostocker und wird deshalb von BL als Snob bezeichnet – nun verlangt er ein Rostocker. Er wollte uns nur einen Gefallen tun und uns nicht unser Heimatbier wegsaufen!!!

13.25 Uhr Spi geshiftet. Tobias erzählt von seiner DEFA-Karriere in diesen Gewässern, in einem Film mit Gojko Mitic, „Das Herz des Piraten“, 1987 in Seedorf gedreht. Er schwärmt. Unregistriert lassen wir dabei die nächste Bahnmarke Tn Reddevitz ordnungsgemäß an Stb liegen – wir fahren ja hinterher.

13.50 Uhr Spi geshiftet.

13.57 Uhr Tn B4 1m Bb querab. Spi weg.

14.17 Uhr Ziellinie nahe der Untiefentonne vor Seedorf passiert, RUGIA und THETIS haben uns nicht genug abgehängt.

14.25 Uhr in Seedorf auf der Ortsseite direkt neben der Arche fest. Neben uns die ARKONA mit übervollem Cockpit und „viel Spasss“! Die Jungens lassen sich das Bier in großen Krügen von hübschen Kellnerinnen aus der Arche bringen. Sie haben wohl schon Zeit für etliche Krüge gehabt.

Auch wir langen zum Bier und sitzen bald beim Mittag, von Holger zubereitet. Vom gleich anschließenden Kaffee müssen wir uns mit Bewegung erholen. Wir erkunden den Ort und die Umgebung. TF, unser Jogger und Marathon-Läufer, hat aber bald genug und kehrt auf der Anhöhe zur Moritzburg zurück. Er interessiert sich brennend für die Plazierung und will das erkunden. HR und BL marschieren weiter, erfreuen sich an der wirklich schönen Umgebung und schauen von der Moritzburg hinunter in die Having. Dort geraten 2 Yachten in eine riesige Krautinsel vor Moritzdorf und haben Mühe sich daraus zu befreien und zur Marina zu gelangen.

Erst in der Abenddämmerung sind die beiden wieder im Trubel der großen Regattaparty mit Lifeband in Seedorf. Tobias hat Erfreuliches zu berichten.

Die BOE belegt nach KANETI den 2. Platz vor RUGIA, HEIDI und THETIS und liegt auch in der Gesamtwertung auf dem 2. Platz. Wir freuen uns.

Mit Bier und einem Schaschlik-Spieß vom Grill, vielen Mückenstichen und der lautstarken Musik beenden wir noch vor Mitternacht den Abend.

**Sonntag, 28.08.2005**

**Seedorf – Stralsund – Rostock**

Nach einer wider Erwarten (Regattafest) ruhigen Nacht hat BL keine Mühe, die Mannschaft auf die Beine zu bringen.

Um 07.20 Uhr sitzen wir an der Back und frühstücken in Ruhe. Tobias will spätestens Montagmittag nach Koblenz aufbrechen. Angesichts der angekündigten Windrichtung (natürlich von vorn!) beschließen wir, ein „Aufgegeben“ in die Regattawertung einfließen zu lassen. Wir werden starten und dann nach Hause segeln.

08.05 Uhr Ablegen mit Motor inmitten des allgemeinen Aufbruchs. Anmelden am Startschiff und Übermittlung unseres Vorhabens.

09.35 Uhr, Holger legt einen blitzsauberen Start in Luv direkt am Startschiff hin, 2 Sekunden nach dem Schuß sind wir als Erste über die Linie.

Danach ist für uns das Rennen aus, wir streichen die Klassenflagge und setzen die Nationale. Kommen ohne Behinderungen durch das kreuzende Feld und laufen in Richtung Lauterbach.

09.25 Uhr an der ersten grünen Fahrwassertonne; Sonne, Himmel halb bedeckt, WSW 3-4; Groß und „Hacky“-Genua. Mehrere Kreuzschläge im Vilm-Fahrwasser jeweils bis zur 4,5-m-Anzeige des Echos.

Ca. 10.30 Uhr grüne Fw-Tn am Steinriff. Können das Steilufer von Zudar gut anliegen; ca. 5 kn. Das „11.00-Uhr-Bier“ haben wir wieder vorverlegt.

Friedlicher Talk über Rente und Politik, aber das hätten wir doch lieber unterbleiben lassen, stiftet ja doch nur Unfrieden. Vor dem Steilufer von Zudar gibt es in der Nähe der 1,2-m-Untiefe richtig Zoff mit Tobias, der am Kartentisch und am GPS unseren Kurs verfolgt. Er warnt Holger am Ruder eindringlich davor westlicher als Süd zu laufen. Dabei liegt direkt vor uns ein Reusenkopf und auch das Echo zeigt ständig über 6 m Wassertiefe an. Anscheinlich würden wir ja gar nicht navigieren, damit unverantwortlich handeln, u.a. war

„Altersstarrsinn“ eines der heftigeren Worte. Längere Zeit weigert er sich strikt, weitere navigatorische Hinweise zu geben. Nun, das braucht wohl doch etwas Zeit! – Und die haben wir ja.

11.45 Uhr Tn-Paar 3-6, Wende auf Stb-Bug in den Sund hinein; KpK 315°; weiterhin ca. 5 kn. Die Sonne scheint wieder.

12.55 Uhr Fähre Stahlbrode, das Mittag (Gulasch, Salzkartoffel, grüne Bohnen, Schattenmorellen und ein 99er Rioja), von BL zubereitet, ist fertig.

13.05 Uhr Ankern im Landschutz vor dem Campingplatz Stahlbrode auf 2,5 m Wassertiefe.

BL wird zum Masttopp gehievt, der lose Verklicker wackelt bedenklich.



Der „Alte“ im Topp!

14.00 Uhr Anker auf, und wie vermutet kommt nun der Wind (3 bft) immer von vorn, egal um welche Ecke wir biegen. Nur mit Motor gegenan. TF hält Ausschau nach seinen Eltern an der Gustower Schilfkante, der Bordtalk hat wieder den normalen Level erreicht.

15.50 Uhr an der neuen Kaikante an der Ziegelgrabenbrücke fest. Es gibt keine Poller. Der Yachthafen ist weg, nur die alten Bootshallen stehen noch. Holger hat die Bierlage erkundet –noch 2 Flaschen und das bis Rostock!!!

Also macht sich BL auf zur Tankstelle, Bier, Rotwein und Schokolade holen. Das ist für den Baldrentner mit einer recht waghalsigen Hangeltour verbunden. Ein stahldornenbewehrter Zaun unter der Brücke verwehrt den „Normalsterblichen“ den Zugang zur Straße, aber BL scheint noch gelenkig zu sein.

16.45 Uhr ist er schwer beladen und etwas durchgeschwitzt zurück an Bord und wird mit Kaffee und Keksen bewirtet. Pünktlich

17.20 Uhr geht die Brücke für den wartenden Yachtschwarm auf, darunter auch die ADHARA und das schnelle H-Boot, die die 3.

Etappe zu Ende gesegelt haben. Erst kommt die Nordseite, dann unser Schwarm, getrieben von einem KüMo. Dieses Gewusel ist doch immer wieder erlebenswert. Mit uns läuft die RAMSES von und mit Klaus Geelhaar.

Wir machen uns sofort auf den Heimweg, bis zur Vierendeel-Rinne mit Groß, Genua und dem bei Standgas mitlaufenden Motor. Halbwind 3 bft und Sonne.

Auch die Vierendeel-Rinne können wir gut anliegen und problemlos den vor Barhöft arbeitenden Bagger passieren. Am Bock Motor aus und mit achterlichem Wind hinaus auf See. Ein vor Anker liegendes BGS-Boot weckt DDR-Erinnerungen! BL informiert per Handy seine „bessere Hälfte“.

19.15 Uhr verlassen wir bei Tn 14-15 das Fahrwasser und können sehr gut hoch am Wind in ruhigem Wasser West und damit Darßer Ort anliegen. Seit 19.00 Uhr liegt TF in der Koje, BL schickt auch HR 21.00 Uhr nach unten, da ist es schon ziemlich dunkel. Der Himmel ist fast vollständig bedeckt.

23.00 Uhr Wachwechsel BL -TF vor Zingst. Die Tonne Ost ist schon gut zu sehen, natürlich auch die Leuchtfeuer vom Bock, Gellen, Dornbusch und Darßer Ort. Nördlich von uns markiert eine fast ununterbrochene Lichterkette die „Ostsee-Schiffsbahn“, Wahnsinn, wieviel Betrieb dort herrscht!

01.00 Uhr Wachwechsel TF – HR.

01.30 Uhr Tn Ost 5 kbl Bb querab; KpK 270°.

02.25 Uhr Tn West Bb querab.

03.00 Uhr Wachwechsel HR – BL, ein funkelnder Sternenhimmel mit ziehenden Satelliten, Flugzeugen und Sternschnuppen versöhnt über die unterbrochene Tiefschlafphase. Einhandmanöver. Wende auf Bb-Bug mit KpK 160°, in Landnähe 170°.

05.00 Uhr Wende vor Ahrenshoop, KpK 250°/240°.

05.30 Uhr Wachwechsel BL – TF mit beginnendem Sonnenaufgang. Das 1-Mann-Manöver geht mit dem Gummistropp an der Pinne sehr gut. Richtig eingestellt kann man auch kurzzeitig unter Deck, um sich zu versorgen oder einen Schläfer zum Wachwechsel zu wecken.

07.00 Uhr Wachwechsel TF – HR vor Neuhaus. HR sitzt noch auf dem Klo, da gibt es einen lauten Knall und das Groß kommt von oben. All-hands! Die Dirk wird als Reservefall verwendet, mit geringerer Vorliekspannung geht das auch.

09.00 Uhr Wachwechsel HR – BL auf Stb-Bug mit KpK 230° ziemlich in Fahrwassernähe; SG 2 ziemlich holprig – also Wende, um wieder

Landschutz zu suchen, aber der Wind kommt nun direkt von Warnemünde mit 3 bft. Sonnig warm, auch in der Nacht war es nicht kalt und vor allem nicht feucht.

09.45 Uhr Wende vor Rosenort, in Fahrwassernähe wieder zurück und so weiter.

10.15 Uhr Warnemünde Moleneinfahrt; Genua weg, Motor an, in Höhe Tunnel auch Groß weg. Wir wollen in Ruhe als ergänzendes Frühstück den Hühner-Nudel-Linsen-Bockwurst-Eintopf von TF genießen. Tobias wurde in der Hafeneinfahrt wach und versorgte uns mit Kaffee und einem 7-Eier-Rührei mit glasigen Schinkenstreifen als Zeichen einer weiterwährenden Bordkameradschaft. Auch den Abwasch erledigte er sofort – von BL stillschweigend anerkannt und hier nun hervorhebend gewürdigt.

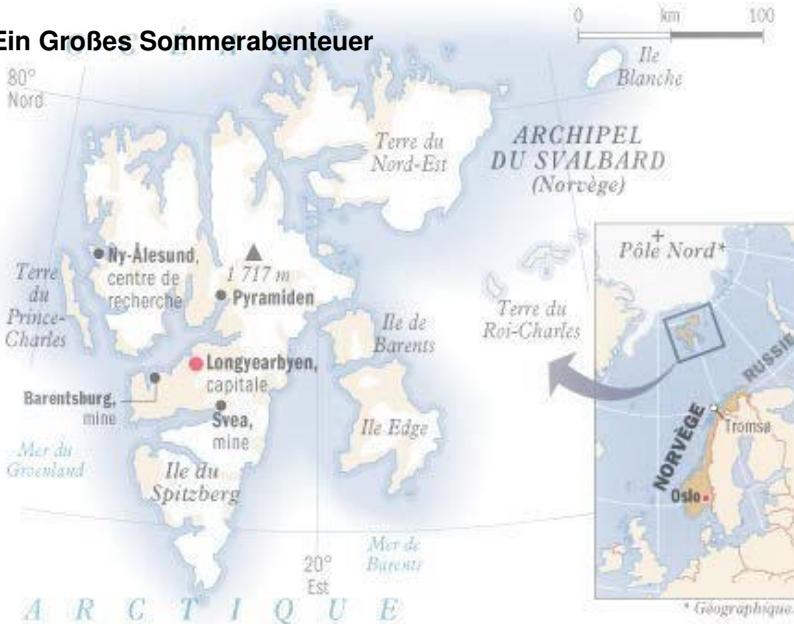
Starker schralender Wind von vorn behindert auf der Warnow unser Vorankommen, der Motor schiebt uns aber noch mit 3 kn. Jedoch, als wir in unsere Stegbox einlaufen, schiebt der Wind seltsamerweise kräftig von hinten. Wollte Rasmus uns nochmals foppen?

11.25 Uhr am ASV-Steg nach langer Abwesenheit wieder fest, von Manner und Dagmar herzlich begrüßt.

12.00 Uhr kann Tobias wie beabsichtigt nach Koblenz aufbrechen. Wir genießen die gewonnene Urlaubszeit mit Brombeeren- und Pflaumennaschen im ASV-Garten, mit einem Mittagsschlaf und beide mit erstmaligem Duschen in unserem Sanitärtrakt. Natürlich erst nach Einwerfen des erbetenen Obulus von 2\*0,50 EUR. Hiddensee-Thürke-erfahren können wir beide kein Verständnis dafür aufbringen, daß es unter uns „Pappenheimer“ gibt, die das passende Kleingeld nicht dabei haben und ihr Wollen dann doch irgendwann vergessen.

Gegen 17.00 Uhr läßt sich Holger von seiner Enkelin Jule und Gitti abholen, es gibt noch Kaffee und Kekse im sonnigen Cockpit und auch BL steigt bald danach, insgesamt mit dem Törn sehr zufrieden, in sein Auto, das Elisabeth und Micha vereinbarungsgemäß nach ihrer Rückfahrt von Wieck am ASV abgestellt hatten.

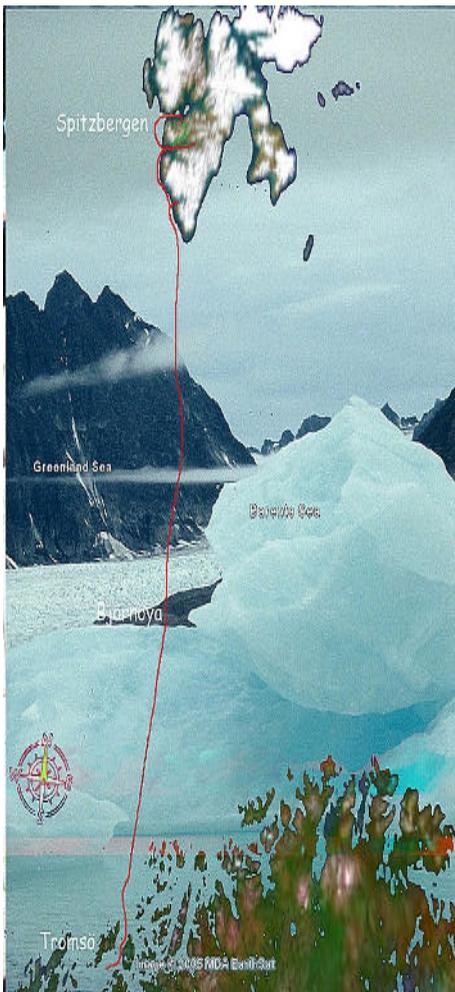
## Ein Großes Sommerabenteuer



### ...durch die Barentssee zur „kalten Küste“!!!

Juchhu, es geht los!!! Der Motor dröhnt und aus dem Auspuff knattern schwarzblaue Abgaswolken. Den pittoresken Stadthafen hinter uns lassend, fahren wir unter der großen Brücke, die Tromsø mit dem Festland verbindet, hindurch Richtung Norden. Noch ein kurzer Tankstopp im Industriehafen und dann geht es unter strahlend blauem Himmel auf nach Spitzbergen. Ein großes Abenteuer beginnt...und seine Vorgeschichte ist schnell erzählt. Im Winter 2003/2004 wurde während der alljährlichen Werftwochen im Bauch der „Lovis“ – vielleicht aber auch in der Sauna oder in der Kneipe - eine Entscheidung getroffen: es geht nach Norden. Und zwar nächsten Sommer, Svalbard, Spitzbergen als Ziel. Schon nach kurzer Zeit hatten wir uns in kleiner Gruppe zusammengefunden, gewillt, dorthin mitzufahren. Wir, das sind Micha, Martini, Netti, Nico, Dörthe, ich und die Alukiste. Die „Lovis“, das ist ein 100jähriger Stahllogger, der, zum Segelschiff umgebaut, normalerweise mit Gruppen und Klassen auf der Ostsee unterwegs ist. Auch diesmal sollte es eigentlich keine Törns geben, wo Einzelbucher Kojen

chartern können. Bis auf eine Ausnahme: Die Strecke Tromsø – Longyearbyen war als Projektzorn für Freunde des Vereins ausgelegt und wir waren dabei. Auch aufgrund unserer Beharrlichkeit. Hurra! Tromsø, seit jeher Ausgangspunkt der Eroberung des nördlichen Polargebietes, segelnd zu verlassen und wie die alten Walfänger oder vielleicht schon die Wikinger das „Land der kalten Küste“ zu erreichen, genial und haarsträubend zugleich. Bis zuletzt konnte ich mir nicht wirklich vorstellen, was da auf uns zukam. Und auch jetzt, wo ich mich redlich mühe, die Zeilen hier zu Papier zu bringen, bin ich wieder ganz „hippelig“. Wahnsinn! Wir waren uns schnell einig, dass diese unsere Traumsegelroute nur noch mit einer anschließenden Wanderung auf Spitzbergen gekrönt werden konnte. So weit, so gut. Während des Jahres standen wir in mehr oder weniger loser Verbindung zur „Lovis“ und deren Mannschaft, machten mal einen Schnupperbesuch beim Schiff, ließen uns von Arved Fuchs einer seiner hunderttausend Nord-von-Ost-bis-West-Passagen zeigen, lasen Bücher, schauten Hauke Trenks beim Überwintern und Verschmutzen der Arktis zu und übten uns in Ungeduld. Schon bald nach dem Jahreswechsel starteten wir in die heiße Vorbereitungsphase. Fürchterlich viele



Sachen, die man bedenken muß. Die Anfahrt, eine Unterkunft in Tromsø, Ausrüstung für die Überfahrt, Ausrüstung für die Wanderung, die Wanderroute, Sicherheits-Ausrüstung, die Rückreise, die Anfahrt und die Unterkunft in Tromsø, Ausrüstung für die Überfahrt, Ausrüstung für die Wanderung, die Wanderroute, Sicherheitsausrüstung, Rückreise usw. usw....und die Aufregung



wurde immer größer.

Doch das lag jetzt hinter uns. 2 Tage zuvor hatten wir uns alle in Tromsø getroffen, gestern gingen wir an Bord, nachdem wir unendlich viele Kisten und noch mehr Essen verstaut hatten. Proviant und Ausrüstung für die nächsten 6 Wochen. Schon auf dem Weg durch die Fjorde der Region Troms folgten die Wacheinteilung, Sicherheits- und Segeleinweisung. Und dann ist es soweit, wir ließen die letzten

Landspitzen

hinter uns und erreichten das offene Nordmeer. Ein mäßiger Wind schiebt aus Süden und eine alte, aber hohe Dünung läßt uns Ingwerbonbons lutschen (eklig), Klebe-Pflaster vom Arzt des Vertrauens benutzen (schränkt die Motorik und Wahrnehmung ein) oder aber einfach die Fische füttern! Grandios! Mir ist schlecht. Aber

ich halte mich wacker und das Essen bei mir, bin froh über jedes seltene, aber ablenkende Segelmanöver. Und so etwas nennt sich Urlaub, nicht zu fassen. Leider verschwindet auch bald die Sonne und Martini, Netti und ich starten zu unserer ersten feuchten und unverschämt schaukeligen Hundewache. Von wegen gewichtsstabil, totaler Quatsch. Das Ding wiegt 170 t und schaukelt wie irre. Es gibt 3 Wachen und alle 4 Stunden einen Wechsel, was dazu führen wird, daß man manche gar nicht mehr sieht und andere noch weniger. Immerhin wechseln die Wachzeiten. So schrumpft das Schiff und mit ihm auch die Welt. Ist aber nicht schlimm, denn man sitzt sich bei 26 Leuten ganz schön auf der Pelle. Zum Mittag, ist ja klar, tauchen immer alle auf und dann wird es eng an Bord. Sonst aber hat man seine Ruhe. Und man kann im überschaubaren Kreis der Wache sich super mit fürchterlichen Ratespielen die Zeit vertreiben. Denn leider spielt das Wetter nicht so mit, wie wir das gerne hätten, es schaukelt zwar nicht mehr, aber es gibt auch kaum Wind! Nieselregen dafür reichlich. Egal, mich und die halbe Wache schützt Hightech der Marke Tchibo! Tausendmal besser als das billige PLUS-Konkurrenzprodukt! Wer das anziehen mußte, hatte sofort verloren.... Na gut, ab und zu scheint auch die Sonne, doch daran kann ich mich gerade nicht so genau erinnern. Jedenfalls sind die Wachen nicht unbedingt spannend. Das sollte sich ändern, aber das konnte man ja noch nicht ahnen. Trotzdem kommen wir voran, nur das zählt. Hat eigentlich schon jemand vor uns diese Strecke befahren? Kann nicht sein, wir müssen die Ersten sein...So geht es also weiter, Wind von Süd, Dünung, Wassertiefen, bei denen man das Echolot getrost ausschalten kann und jeden Abend eine dunkle schwarzgraue Nebelwand, die uns immer einholt, so sehr wir uns



auch anstrengen und ihr zu entkommen suchen und uns in wabernde naßkalte Schwaden hüllt. Im Blindflug segeln wir so auf die Bäreninsel zu. Bis kurz unter Land ist nichts von ihr zu sehen, aber dann



taucht im roten Morgenlicht das Miseryfjell oberhalb einer Steilküste auf. Wir ankern in einer Bucht an der Nordseite der Insel, oberhalb von Tunheim, einer alten Bergbaustation. Die Sonne scheint, und ich werde mir an diesem Tag fürchterlich die Ohren und die Nase verbrennen.

Ein erster Test für unsere Wanderstiefel ergibt so fast von selbst. Außerdem müssen die 2 Beiboote ja auch mal zu Wasser. Vorher feiern wir aber noch Nettis Geburtstag und sie bekommt quasi die Bäreninsel als Geburtstagsgeschenk. Dann nehmen wir die Insel in Besitz und unter die Füße und reihen eine Sehenswürdigkeit an die andere. Zuerst entlang eines alten Gleises Richtung Tunheim, die doch recht karge Szenerie wird nur durch schrottreife Lokomotiven, Loren und Hausruinen aufgelockert. Die Bäreninsel ist eine wirkliche Kältewüste, es gibt, abgesehen von dem Nebel, kaum Niederschlag und mit der brennenden Sonne im Nacken marschieren wir Richtung norwegische Wetterstation. Dort werden wir nicht eben freundlich empfangen, wir haben allerdings auch keine Glasperlen für die Insulaner mit. In dieser sozialen Sackgasse gelandet, bleibt uns nichts anderes übrig, als unseren Kartoffelsalat und alle weiteren Picknickzutaten draußen zu essen. Und aus Rache dürfen diese

Wetterfrösche auch nicht mit unseren Gewehren schießen. Gewehr? Ja, richtig gelesen! Das macht vielleicht eine kleine Anmerkung notwendig: Da dort oben generell mit der Anwesenheit von Eisbären zu rechnen ist, sind Ausflüge und Wanderungen außerhalb bewohnter Siedlungen nur mit Bewaffnung erlaubt. Und Nico, der nur ein paar Geräuschbeispiele einer Küstenseeschwalbe festhalten will, muß erfahren, daß auch ein allzu individuelles Bewegen im Gelände nicht möglich ist. Trotzdem gelingen ihm eindrucksvolle Aufnahmen. Auf dem Rückweg zieht sich das Feld auseinander, es wird auch gebadet, ganz dem Fitneßgrad des einzelnen entsprechend. Und über die Steilküste wabert wieder der feuchtkalte grauenvolle „Fog“. Huh, so wie im Film. Nichts für Angsthasen, so eine Expedition.

So nähert sich unser Bäreninselausflug dem Ende. Es geht weiter Richtung Südkap. Und plötzlich sind alle auf Ausguck. Wale! Hier mal ein Buckel, dort mal eine Fontäne. Und ein, zwei Exemplare sind auch so nett, uns ihre Schwanzflosse zu zeigen. Bei einer der nächsten Sichtungen stehen wir alle dicht gedrängt an der Reling, als Seppl am Steuer Kapirolen schlägt. Unbeabsichtigt zwar, aber so kurven wir mit Schwung auf zwei Buckelwale(?) zu und können ihnen fast die Schuppe kraulen. Wahnsinn. Auch die ersten Eissturmvögel tauchen auf, das Land ist wohl nah. Die eine oder andere Möwe nutzt uns als Mitfahrgelegenheit, entweder vorne auf dem Klüverbaum oder aber hinten auf Tide, unserem Beiboot. Völlig unbeeindruckt von unserer Anwesenheit steht sie dort über Stunden, nur Zentimeter von uns entfernt.

Ach ja, eine aktuelle Eiskarte ward uns auch mitgegeben, und genau südlich und westlich des Kapps ist alles voll mit Treibeis und dichtem Treibeis. Und der Ostwind treibt es auch noch genau Richtung Hornsund, dahin, wo wir die polnische Eisbärenstation besuchen wollen. Während ich versuche, meinen wohlverdienten Schlaf zu genießen, sorgen Dörthe und Nico wohl mit Absicht dafür, daß die fettesten Brocken genau an meinem Kopf (ich schlafe in der vordersten Kabine) gegen den Rumpf polternd und nach hinten schleifend die furchterregendsten Geräuschen machen. Titanic! Vor meinem inneren Auge die filmische Hollywoodadaption des Untergangs. Gut, ist eine Menge sentimentaler Kitsch, aber diese Untergangsszene!!! Das hält mich nicht mehr in der Koje und draußen an Deck sehe ich, daß dieser doofe Nebel sein Bestes tut, die Eisbrocken, -schollen und -berge zu verstecken. Da lege ich mich doch besser wieder hin, aber angezogen und mit einem

wachen Augen, nur für alle Fälle. Das Eis zwingt uns, in Richtung Grönland zu fahren, dann umrunden wir es nördlich, fahren wieder südöstlich und ankern endlich im Hornsund in Nähe der polnischen Station. Bei der von der Arbeit kommenden Forschergruppe laden wir uns gleich für den nächsten Tag ein, schließlich haben wir ja nicht umsonst zwei Kisten polnischen Bieres nach da oben geschleppt. Nach Kaffee, Kuchen, einer ausführlichen Führung durch die Station, fürchterlich netten Menschen und einer Einladung aufs Schiff machen wir noch einen Abstecher auf den Hansbreen, einem nahe gelegenen Gletscher. Nun ja, die einen verläßt ziemlich bald der Forschergeist, andere halten noch bis zur Moräne mit, aber Nico und Martini und Micha sind nicht zu stoppen und verbuchen den ersten Gletschererfolg der Tour! Gratulation!!!



Ich halt es nicht aus, die drei sind totale Wandergrünschnäbel und legen hier gleich mächtig vor. Nun ist der Wettstreit eröffnet! Der nächste Gletscher gehört mir. Doch erstmal versuchen wir, ans Ende des Hornsunds zu segeln. Dieser südliche Teil Spitzbergens ist der Namensgeber, links und rechts des Sundes, der in Natura ein Fjord ist, sind mit die höchsten Berge des Archipels zu finden, schroff und steil aufragen und von Gletschern „umspült“. Und von Willem Barents als erstes so gesehen und benannt. Wieder stoppt uns Eis, wir drehen um und ankern auf der Südseite, unmittelbar vor dem Fjordende. Ein Sturm aus West, der die Berghänge runterfegt, läßt das Schiff die ganze Nacht wild schwojien und die Fallen und Wanten pfeifen und schlagen. Darüber hinaus treibt er das Eis, welches wir schon passiert hatten, in und vor die Fjordmündung. So sind wir am nächsten Morgen gefangen. Das Ganze ist äußerst befremdlich. Der Himmel völlig bedeckt, das Licht und das Wasser total farblos, nur das Eis leuchtet, hoher Schwell, aber kein Windhauch kräuselt das Wasser. Langsam schleichen wir durch die Eisfelder und schon wieder geben Nico und Dörthe alles, um uns am Schlafen zu hindern und lassen doch so manches Stück gegen den Rumpf prallen. Und natürlich begegnen wir den größten Eisbergen, die mensch je sah. Groß, größer, am allergrößten. Ich persönlich glaube ja, das Dörthe sich die Brille nicht geputzt hat, bevor sie auf Wache ging, aber das läßt sich ja nun nicht mehr nachprüfen und wer von Euch sie auch immer fragt, dem schlackern die Ohren ob der Eisbergmonströsitäten! Bei Nico das gleiche....

Ich will nicht verschweigen, daß wir uns dem Ende unserer Segelreise nähern. Wir erreichen den Van-Mijenfjord, unsere letzte Station. Diesem ist der Bellsund vorgelagert und beide trennt eine flache Insel, die Akseloya die kurioserweise genau quer zum Fjord liegt. Diese läßt nur zwei schmale Fahrwasser, durch die der Fjord zu erreichen ist. Gleich links hinter der Akseloya kommt ein Naturhafen samt Gletscher, die Fridtjofhamna und Fridtjofbreen heißen. Unser nächster Ankerplatz. Tags darauf brechen so ziemlich alle auf, allerdings getrennt. Eine Gruppe lustwandelt entspannt und mit aller Ruhe entlang der Küste Richtung Westen, ein altes Camp als Ziel, jedes Blümchen anschauend, die Sonne und die Landschaft genießend, sich am üppigen Grün freuend. Das ist kein Scherz. Trotz oder gerade wegen des arktischen Klimas blüht und grünt im Sommer jeder Halm. Und gerade an dieser nordöstlichen Ecke des Fjordes. Unterstützt von Tausenden von Vögeln, die mit ihrem Kot

für eine ordentliche Nährstoffanreicherung sorgen. So leuchten unterhalb manches Vogelfelsen, und sei es noch so trist, öde und kahl ringsherum, die grünsten Wiesen.

Und man läuft durch Landschaft, die im Karbon und Devon entstanden ist und zu den ältesten Teilen Spitzbergens gehört. Die zu kegel- und pyramidenförmigen Bergen zerbröselten Felsen, uralte Strandlinien, unfaßbar alte Steine, man wird plötzlich so winzig und unbedeutend.



Für mich eine der schönsten und beeindruckendsten Gebiete Spitzbergens. Allerdings, im Vergleich mit anderen Teilen der Inseln, geradezu überlaufen. Am Ende des Fjordes befindet sich eine norwegische Kohlengrube, die aufgrund gestiegener Nachfrage ihre Produktion enorm gesteigert hat und deshalb 2mal täglich von Kohlefrachtern angelaufen und mehrmals die Woche per Flugzeug und Hubschrauber angefliegen wird. Das ist schwer zu vereinbaren, diese modernste Rohstoffförderung und diese Urlandschaft, wo zu mindestens zu Fuß und im Sommer kaum einer hinkommt. Nichts desto trotz machen wir uns auf den Weg Richtung Sveagruba, allerdings erst, nachdem die andere Gruppe ein Lebensmitteldepot für eine nachfolgende Wandertour in der östlichen Moräne des

Fridtjofgletschers angelegt hat. Nicht die Kohlehalden und spröder Industriecharme locken uns, sondern die grandiose Landschaft längs des Fjordes und wir können schon mal per Fernglas einen Teil unserer Wanderroute anschauen! Das ist allerdings nur für uns sechs von Belang, Hauptgrund ist eigentlich Claus, unser bordeigener Töpfer. Laut seinen Erkenntnissen gibt es unmittelbar vor Sveagruba äußerst hochwertigen Ton, den ein Gletscher vor 600 Jahren bei einem Vorstoß quer über den Fjord mit seiner Moräne vom Grund dorthin schob. Der Wind weht aus Süd und trotz der kurzen Strecke hissen wir fast alles, was wir haben und rauschen den Fjord Richtung Osten.



Vor Svea und bewaffnet mit Schaufel und Plastikbeutel, zieht also eine kleine Truppe gen Land, um, immer der Steilküste folgend, den Ton zu suchen. Das Wetter ist stürmisch, wechselnd bewölkt und an dem kleinen Strandstreifen rücken uns die Wellen und die Flut auf die Pelle und mindestens ein Bein steht immer im Wasser. Na, wenigstens ist der Ton spitze und letztendlich werden wir ca.700 Kilo eingesackt haben! Das sind über 100 Beutel voll mit Matsch.

Während Claus, ich und Wenzel und Tino also auf das Schlauchboot warten, kommen Martini und Netti und noch ein paar Flaneure vorbei, um mal zu schauen, wie es uns geht! Mir geht's beschissen! Ehrlich! Ich hab alles angezogen, dessen ich habhaft werden konnte, meine normalen Wanderklamotten und darüber dann mein komplettes Segelzeug. Mir ist trotzdem saukalt und dieses verdammte Schlauchboot kommt und kommt nicht. Es kommt immer noch nicht. Jetzt aber....dann sehen wir die „Lovis“ und als wir querab am Ufer hin- und herspringen, scheint Rettung nah. Natürlich müssen wir erst alles verladen, so daß immer Säcke und 2-3 Leute mit zurück fahren. Gegen Wind und Welle, quer über den Fjord. Tino versucht es als Erster ohne orange-rosa Teletubby-Überlebensanzug und wird, sowieso schon völlig durchgefroren und mit nassen Hosen, richtig mit herrlich kaltem und tiefgrünem Wasser durchweicht. Ob er das gut fand, kann ich nicht sagen, als ich an Deck komme, ist er nirgends zu sehen. Ihn zu fragen, war nicht möglich. Wir sind dann natürlich alle in diesen spitzenmäßigen Anzügen zum Schiff gefahren, es war warm und weich und mollig, nur das Spritzwasser im Gesicht ließ einen bis ins Mark erschauern. Damit von unserer Schmach und den wenig heldenhaften Gesichtsausdrücken der Teilnehmer unserer kleinen persönlichen Bergbautour keine Dokumente übrig bleiben, flutet Claus erstmal alle an Deck befindlichen Kameras. Na ja, eigentlich war es nur Dörthes...aber die hat das ja zum Anlaß genommen, später dann kameratechnisch schwer aufzurüsten....Unter Segel geht es zurück Richtung Akseloya und meiner Meinung nach hätte es ruhig mehr Pizza geben können. Was soll's, hier kommt man eh nicht zur Ruhe, am nächsten Tag geht es ja gleich weiter, die „Lovis“ setzt uns an der Südseite ab, fährt dann Richtung Süden zum Van-Keulen-Fjord, während wir den Landweg dahin nehmen. Erstmal schön bergauf, ist ja alles gutes Training für unsere Wandertour. Dann geht es mit riesigen Sprüngen die Schutthänge herunter, wir laufen einer 3 Jahre alten Eisbärenspur über den Weg und treffen die Lovis an einer Landzunge, die einen natürlichen Hafen bildet. Unser letzter Abend an Bord naht. Wird dann aber doch nichts, wir ziehen um an Land, um dort ein Feuer zu machen und gemütlich zu sitzen. Feuer? Da wächst doch nichts. Ist auch nicht nötig, gibt ja den Frei-Haus-Feuerholz-Service aus Sibirien. Man muß dazu aber auch sagen, daß unsere Anwesenheit es eigentlich nicht rechtfertigt, dort Holz, welches definitiv schon sehr lange dort liegt, zu

verbrennen. Es gibt da unterschiedliche Ansichtsweisen, aber gerade der Van-Keulen-Fjord wird extrem selten besucht. Und ist daher auch dementsprechend ursprünglich. Wir schädigen also mit vollem Bewußtsein die Umwelt. Der Abschied ist da!! Nochmal an der Akseloya vorbei gesteuert, knapp und früh am Tage, aber ich habe das hinbekommen, den Fridtjofbreen links liegen gelassen und dann die Rucksäcke ins Boot und fix rüber zum Camp Morton. Die Sonne scheint und wahrhaft, wie einst Amundsen, Alfred Wegener oder wenigstens wie olle Barents betreten wir Neuland. In den folgenden Tagen folgen wir noch der Küste, biegen dann ab ins Reindal, eines der größten Täler Svalbards, voller Rentiere, grünen Grases, matschiger Wiesen und.....Mücken. Mit der Behauptung, es gäbe eben diese nicht auf hier oben, habe ich mich wohl zu weit aus dem Fenster gelehnt. Na ja, nix für ungut, ihr seid ja nicht aus Zucker und schlimmer als am Baggersee im Sommer ist es auch nicht. So wandern wir gemütlich und ohne Eile talaufwärts, queren den ein oder anderen reißenden Fluß, ja, das ist hier schon was anderes als so ein Verdauungs-Spaziergang nach dem Sonntagsbraten. Sprachlos macht die schiere Weite, Dinge, die zum Greifen nah scheinen, sind oftmals 5 oder sogar 10 km entfernt. Und auch wenn



man morgens schon den Berg oder das Tal, das Tagesziel sieht, so ist man doch Stunde um Stunde dahin unterwegs.

Und keine Menschenseele weit und breit. Und Stille, nur der Wind oder ein Vogel. Oder eben auch gar nichts, man zweifelt an seinem Hörvermögen Und die großen braunen Glubschaugen der Rentiere verfolgen uns, diese kleinen kurzbeinigen und dickbauchigen Tiere scheinen magisch von unseren Zelten angezogen, denn allabendlich schaut wenigsten eines vorbei.

Sind ja auch ein paar komische Gestalten, die da durch die Gegend wanken. Ich sehe natürlich blendend aus, aber der Rest....?



Und weil's aber so unwahrscheinlich und unbeschreibbar ist, hier zu sein, gönnen wir uns jeden Abend eine Moods und den einen oder anderen Schluck. Kochen tun wir immer draußen, essen und klönen

und fernschauen auch, sobald unser Lager aufgebaut und eingezäunt ist. Meistens pfeift ein kalter Wind, aber dick eingepackt, stört das eigentlich keinen. Jetzt rentiert sich die teure windstopper-Jacke. Der Zaun, das nur am Rande, dient wie auch das Gewehr, als Eisbärenschutz. Bei Berührung ertönt ein Alarm, der uns nicht nur weckt, sondern im Ernstfall auch den Bären zumindest kurzzeitig verwirren und erschrecken soll.

Als wir dann schließlich nach Norden in das Gangdalen Richtung Longyearbyen, dem Hauptort, abbiegen, verengt sich das Tal, und es geht stetig bergan. Damit verschwinden auch die Mücken, die Aussicht ist aber schlechter und anstrengender ist es auch und abends verschwindet die Sonne hinter den Bergen, es wird kühler. Dafür ist die Gegend steiniger und, auch wenn ich selbst keine finde, es gibt quasi überall Fossilien. Später werde ich noch welche sehen, die sind so groß, daß man eine ordentlich große Tischplatte daraus basteln hätte können, wenn das denn den eigenen Wohngeschmack treffen sollte. Nun ja, da sie sowieso nicht in den Rucksack paßten, erübrigte sich das.

Unser Ziel ist ein kleiner See, an dem wir auf eine andere Gruppe treffen und uns trennen wollen. Vorher durchqueren wir noch eine frische und große Endmoräne eines Gletschers und sehen Landschafts-Bildung und Entstehung pur. Der Urschleim sozusagen. Überall rinselt Wasser aus dem Gletscher, sammelt sich, und rauscht als zunehmender größer werdender Fluß talabwärts und da wo der Gletscher sich zurückgezogen hat, wechseln sich bodenlose Schlammlöcher mit ausgedörrten, verkrusteten Ebenen ab, vom Rand der Moräne rutscht und poltert es ständig matschig herunter und zwischen all dem wachsen erste Steinbreche und Flechten. Und wieder überall Fossilien, Kohlestücken, Sammel- und Mitnehmenswürdiges.



Und dann ist es soweit. Wir treffen die anderen. Hier muß ich mich trennen. Die sind jedoch gerade erst aufgestanden und so kochen erst wir noch gemütlich, trotz dem Schneeregen und Wind ein und schmökern einen letzten Zigarillo. Dann noch mal kurz gedrückt und schon breche ich wieder auf, zur nächsten Tour. Doch das ist, natürlich, eine andere, ebenso lange Geschichte. Die anderen fünf, Micha, Nico, Netti, Martini und Dörthe werden tags darauf in die Zivilisation zurückkehren, duschen, Wäsche waschen, Pizza essen gehen, ein Bier trinken. Nicht jedoch ohne sich morgens noch mal in die eisige Fluten des Gletschersees zu stürzen.

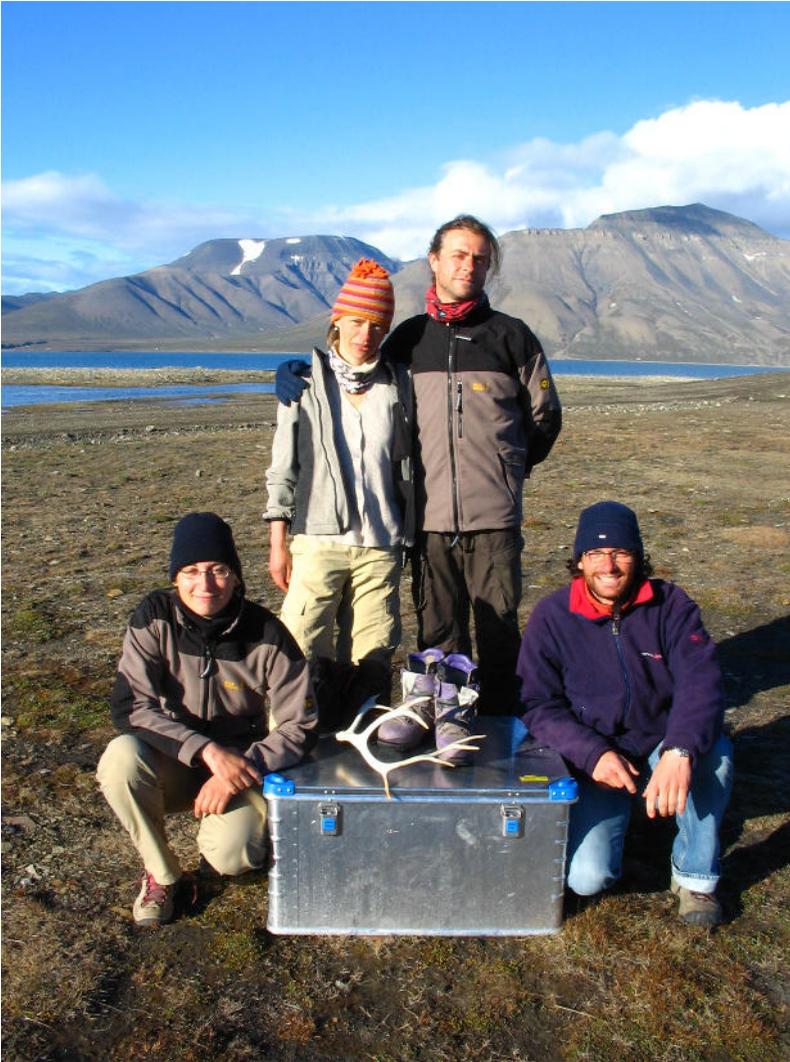
götz

Informationen zum Schiff findet Ihr hier: [www.lovis.de](http://www.lovis.de)

Information zu Spitzbergen: [www.svalbard.no](http://www.svalbard.no) oder uns fragen

Informationen zum Wildniswandern/Ausrüstung/Tourplanung: uns fragen

Danken tun wir dem **Bike&Outdoormarkt Rostock** für die Alukiste, ohne die dem Expeditionsgefühl deutlich etwas gefehlt hätte, der **Crew** der „Lovis“ und dem Skipper **York Haase, Michael Steiger** für die Sicherheitsausrüstung, Tipps und Tricks und dem **Pfadfinderbund MV**.



Und ich danke Dörthe, Nico, Micha, Netti und Martini, daß ich mit Euch mitfahren konnte und daß ich Euch die ersten 3 Wochen dort oben begleitet durfte. Auf ein Neues!

## Der Akademische Kochzirkel

Der Akademische Kochzirkel wurde von der Jollengruppe ins Leben gerufen, um sich auch in den langen, tristen Wintermonaten regelmäßig im Verein zu treffen.

Die Idee, sich doch mal von anderen Hobbyköchen inspirieren zu lassen, sich etwas abzugucken und sich mit den anderen Seglern der Jollengruppe und der Aktivitas zu treffen stammt von einigen unserer 14Footer-Segler und wurde schon im Hochsommer geboren. Nicht zuletzt deswegen, weil sie feststellten das es nichts schaden würde auch mal etwas anderes kochen zu können - außer Nudeln mit roter Soße.

Das erste Treffen fand dann an einem Dienstag – unserem gewohnten Aktivtag – im Dezember statt. Vossi erklärte sich bereit den Auftakt zu geben und zusammen schnibbeln, hacken und rührten wir unter seiner Regie ein wirklich leckeres Spaghetti – Bolognese – Gericht mit besten Zutaten. Vom frischen Oregano, über Biohackfleisch, hin zu echtem Parmesan. Sehr lecker!!

Noch am selben Abend wurde der nächste Termin abgemacht und in zwei Wochen wollten dann Götz und Gunnar ran an den Herd.

Sie brachten sich ihre Mitbewohnereिन Ann als weibliche Verstärkung mit und wieder schnibbeln, hackten, rieben und rührten wir alle zusammen. Nur diesmal waren diese Arbeiten deutlich

umfangreicher, denn es sollte ein Gemüseintopf, verziert mit gebratenen Garnelen und selbstgemachtem

Knoblauchbaguette geben. Für den krönenden Abschluß sorgte ein köstlicher Nachtisch. Äpfel wurden geschält, gekocht und mit einer leckeren Soße aus Creme Fraiche, verfeinert mit echter Vanille, frischem Ingwer und geriebener Zitrone, serviert. Die Vorbereitungen dafür waren in Anbetracht der Menge an



Gemüse und Obst dementsprechend umfangreich. Aber Dank der 16 Feinschmecker die sich versammelt hatten machte das richtig Spaß. Mit vollen Bäuchen, leeren Töpfen und einer Unmenge an schmutzigem Geschirr das gemeinsam gespült wurde, ließen wir den Abend ausklingen. Es war alles Handarbeit und es war alles einfach lecker!

Da Weihnachten vor der Tür stand, lud August kurzerhand alle zu sich nach Hause zum Weihnachtspunsch-Trinken ein. Einige von uns sind seiner Einladung gefolgt und nach den ersten Becherchen lösten sich die Grüppchen auf und man kam mit den ebenfalls erschienenen Musikstudenten der HMT (Augusts' Kollegen) ins Gespräch. Gesprächsstoff gab es dann auch genug, denn da prallten ja doch Welten aufeinander. Es war ein schöner Abend, nicht nur wegen des leckeren Weihnachtsumtrunks.

Per E-Mail verständigten wir uns dann darauf, daß Dörthe für unseren nächsten Kochzirkel die Regie übernehmen wollte. Sie kündigte an, mal so eine richtige Portion Grünkohl mit Pinkel und karamelierten

Kartoffeln zu kochen. Mit dem Rezept ihrer Mutter und 7 Kilo Grünkohl – den sie am Vortag selber geerntet (bei einem Landwirt), gerupft und vorgekocht hat – ging es schließlich los. Alle mußten ran, um die 10 Kilo Pellkartoffeln zu schälen. Aber da wieder fast 20 Leute da waren, hatten wir eher das Problem das zu wenig Schälmesser vorhanden waren. Weil es alles nach einem sehr deftigen Gericht aussah, fuhren zwei noch schnell los um eine weitere Kiste Bier



mehr zu holen – was ist denn ein Aktiventreffen ohne genug Bier? Die karamelisierten Kartoffeln waren für viele neu, aber nicht weniger lecker. Sie bildeten einen schönen Kontrast zu dem herzhaften Grünkohl mit der würzigen Knacker. Diesmal waren es der klebrige Herd (der von Dörthe nicht zu knapp mit Karamel verziert wurde) und die vielen Teller der fleißigen Esser die es zu reinigen galt. Töpfe – die ja wohl niemand besonders gerne abwäscht- gab es diesmal nicht, da Dörthe den Grünkohl ja in ihren eigenen Töpfen mitgebracht hat und auch leider ungeleert wieder mit nach Hause nehmen mußte. Es war einfach zu viel.

Vossi kocht gerne und so kündigte er sich erneut an – diesmal mit einer Eierspeise die von ihm nicht genauer definiert wurde. Eierspeise hört sich gut an, dachten sich viele und folgten der Einladung. Durch die gleichzeitig stattfindende Vorstandssitzung an der ich teilnahm, kann ich hier leider nicht berichten in welcher Reihenfolge sich Senf, Eier, Erbsen, Möhren und Kräuter im Topf vereinten um am Ende ein feines Süß – Saure – Eier – Gericht zu ergeben. Ein saftiger Apfel-Möhrensalat wurde zudem als Beilage gereicht. Aber in einer kurzen, privaten Sitzungspause verputzte ich schnell einen Teller davon. Denn ehrlich gesagt fiel es mir während der Sitzung recht schwer mit knurrendem Magen zu wissen, das ein paar Türen weiter eine Eierspeise serviert wurde. An diesem Abend war es dann Babett, die sich für das nächste Mal ankündigte. Wieder versammelten sich eine Menge Leute, um bei der Showküche dabei zu sein und um diesmal Labskaus zu essen. Es war ein Labskaus – Essen wie man es sich vorstellen muß. Mit Brathering, Bismarckhering, Rote Beete, Gewürzgurken und Spiegelei als Zugabe. Traditionell und lecker. Aber trotz dem alle ihre Kräfte mobilisierten und nach noch einem klitzekleinem Plätzchen im Magen suchten, um sich den zweiten oder dritten Nachschlag zu holen, blieb auch noch etwas für Babett und ihren Rest der Woche übrig.

Stephan Werk – seit letztem Jahr Crewmitglied der UNIVERSITAS II – zögerte nicht lange und bewältigte den Abwasch scheinbar mit links. Jedenfalls verschwand er für die nächsten zwei Stunden in der Küche und wurde von uns erst wieder mit dem Müllsack in der Hand auf dem Weg zur Tonne gesehen.

Beim nächsten Kochzirkel sollte es dann wieder Italienische Küche geben. Andrea (ebenfalls seit letztem Jahr Crewmitglied auf der UNIVERSITAS II und Jollenseglerin) lud alle zum Spaghetti –

Carbonara – Essen ein. Leider überschritt sich der gleichzeitig stattfindende Segeltheoriekurs und so konnten nicht alle mitkochen. Die Köche erklärten sich aber bereit bis zum Ende des Kurses mit dem Essen zu warten und bereiteten bis dahin alles vor. Da Christoph aber leider seine „Redezeit“ beim Kurs etwas überschritt wurde erst gegen neun Uhr gegessen. Der Hunger war dementsprechend groß.

Stefan bemerkte zum Abschied, das wir ja jetzt nicht mehr viele Gelegenheiten hätten zum Kochen: bald müssen wir ja wieder segeln und dann gibt es wieder monatelang nur Bratwurst und Steaks vom Grill...

Also versprach er zum nächsten Mal noch mal ein vollständiges Gericht zu kochen. Gebratene Leber, Kartoffelbrei und leckere Zwiebelringe soll es dann geben. Diesen Bericht werde ich vorher an Dirk schicken, bin mir aber sicher das auch dieser Abend genauso schön sein wird wie alle vorherigen.

Und in Anbetracht der Anzahl an Hobbyköchen und Feinschmecker, die bei jedem Treffen zahlreich erschienen sind, gehe ich auch davon aus das es im nächsten Winter eine Wiederholung beziehungsweise Neuauflage unseres Akademischen Kochzirkels geben wird. Dieser sorgte nämlich nicht nur für eine schöne Abwechslung, sondern gab auch neuen Mitgliedern der Aktivitas die Gelegenheit ihre Segelkameraden kennen zu lernen, Kontakte zu knüpfen und sich auf die kommende Segelsaison noch mehr zu freuen. Nicht zuletzt hat sich der Dienstag als unser Aktivtag, an dem sich die Jollensegler und die Aktivtasser im Verein treffen, noch mehr etabliert.

Alle anfallenden Kosten wurden selbstverständlich kameradschaftlich unter den Nutznießern aufgeteilt und jedes mal galt: Wer kocht – muß nicht abwaschen.

In diesem Sinne...

Tschüß, Eure Anke

P.S.: Mehr Kochzirkel - Fotos gibt es unter  
[www.gkachel.de](http://www.gkachel.de)

## XY 1965

Wieder wurden es nur drei vereinsexterne Regatten auf denen die XY 1965 2005 bewegt wurde. Leider! Denn der Regattaplan des SVMV gibt ja jedes Jahr einiges mehr her...

Aber gut. Die drei Regatten an denen ich teilgenommen habe – jede mit einem anderen Steuermann – haben mir viel Spaß gemacht und waren rundherum sehr schön. Und ich weiß das so auch meine Steuerleute empfanden.

### 1. 49. Sternberger Städtevergleichskampf

Der Wetterbericht kündigte traumhafte Temperaturen für das letzte Mai-Wochenende an. Und so war es. Traumhafter noch als traumhaft. Schon fast nicht mehr auszuhalten – jedenfalls zu dieser Jahreszeit. Damit rechnet ja der Körper noch gar nicht... Das ganze Wochenende lang grinste Klärchen vom strahlendblauen Himmel und sorgte so für Temperaturen um 30 °C.

Mit guter Laune im Gepäck und Lust auf ein Wettsegeln trafen sich 20 Ixylons also zum Städtevergleichskampf in Sternberg.

Darunter auch wir: Effen, Albrecht, Theresa und ich. Christina kam diesmal als Zuschauerin mit.

Angereist sind wir wieder mit unserem ASV- Doppeltrailer, der immer wieder für Bewunderung sorgt. Beim Be- und Entladen braucht es nämlich immer einige Leute mehr, während andere Bootsbesatzungen mit ihren hochmodernen Trailern aufkreuzen die man locker Einhand bedienen kann. Aber unser Trailer ist stabil und sicher – sofern man ihn richtig belädt und alles vernünftig festzurrt.

Davon sind wir auch ausgegangen, als wir uns am Freitagabend gegen 18:00 Uhr auf den Weg nach Sternberg machten. Aber auf halber Strecke hörten wir unseren Piloten Albrecht sagen: „Sagt mal, haben wir was gelbes in einem Boot liegen gehabt?“ Wieso gehabt? Effens' Segelhüllen sind doch hoffentlich immer noch da...„Wenn ja, dann haben wir da gerade was verloren!“ Oh Schreck, die guten Segel und ein paar Meter hinter uns ein LKW. Auf dem nächsten Rastplatz wurde rasch der Trailer abgehängt und Albrecht und Effen fuhren eine Ehrenrunde. Nicht ganz eine halbe Stunde später waren sie auch schon wieder da – zusammen mit der völlig unversehrten Fock. Wir hatten ja mit allem gerechnet...aber nicht damit. Wie es aussah hat der LKW die Hülle nur gestreift und sie so zum Platzen gebracht. Glück gehabt.

In Sternberg angekommen, haben wir unsere Zelte aufgebaut und die Boote aufgetakelt und sind dann auch schon in die Koje gegangen. Ich finde ja, es schläft sich immer viel angenehmer, wenn man weiß das man morgens in Ruhe frühstücken kann. Denn man muß ja nur noch die Persenning runterziehen und die Segel hoch. Bestellt man es am Vorabend, bekommt man von den Sternbergern auch ein schönes Frühstücksbüffet zubereitet und kann mit Blick auf den See die Ruhe vor dem Sturm genießen.

Aber was heißt Sturm...Vorausgesagt war ein Wind um 3 Beaufort. Tatsächlich waren es an beiden Wettfahrttagen nicht mal diese 3 Beaufort. Für uns – Resi und mich – lief es leider von Beginn an nicht so gut. Wir segelten die meiste Zeit mit den letzten 5 Booten um die Wette. Dafür aber auch um so ehrgeiziger. Über unsere Spimanöver freuten wir uns jedes Mal, denn immer schafften wir es den Spi sofort zum Stehen zu bringen beziehungsweise nicht doller einfallen zu lassen. So konnten wir auch immer einen kleinen Vorsprung vor den anderen 5 raussegeln. Die ließen sich aber dadurch gar nicht aus der Ruhe bringen, denn sie wußten das sie uns auf der nächsten Kreuz wieder haben würden...

Zweimal wiederholte sich dieses Spiel noch und am Ende waren wir eigentlich nur knallrot, durstig und müde. Aber auch mit allen anderen war am Abend nicht viel los und so gingen auch wir früh schlafen – in der Hoffnung der nächste Tag möge ein wenig mehr Wind bringen. Es kam wie es kommen mußte: es war deutlich weniger Wind als am Vortag und so wurde nur eine Wettfahrt gesegelt. Auch hier sah es nicht gut aus für uns. Irgendwie war der Wurm drin. Aber dennoch waren wir guter Laune. Bei dem Wetter!

Den Pokal hätte man gar nicht aus der Vitrine holen müssen, denn Sieger wurden die Sternberger Volker Schön und Andreas Schickel. Wir belegten den 16. Platz.



...ob die Fock noch zu gebrauchen ist?



Im Mai – Resi und Albrecht

## 2. Großes Blaues Band der Warnow

Zum Großen Blauen Band der Warnow, dessen Veranstalter der MYCR ist, sind 7 Boote in der Jollengruppe gestartet und gewertet worden.

Diesmal war Franziska Werner – die in der gemeinsamen Jugendgruppe vom ASV z.R./MYCR 420er segelt – meine Steuerfrau. Als ich sie fragte ob sie nicht Lust hätte lxy zu segeln, sagte sie spontan zu.

Die Jollen wurden zuerst gestartet.

Ein leichter Segelwind machte es möglich das wir schön zu den Silos aufkreuzen konnten, um dann unter Spi auf Kurs in Richtung Wendemarke 37 am Fährterminal des Überseehafens zu gehen. Um nicht in die Gehlsdorfer Abdeckung zu fahren, hielten wir uns weit an der Stadtseite – was uns fast zum Verhängnis geworden wäre.

Denn einige Angler wußten den neuen Schwimmsteg der Wiro (gegenüber des ASV) zu nutzen und hatten dort kreuz und quer ihre Angeln ausgeworfen. Ob da nun gleich 60 Schiffe unter Spi die Warnow runterkommen oder nicht...

Wir freuten uns über den Vorsprung und segelten geradewegs hinein. Erst als wir fast standen, bemerkten wir was los war und hörten den Angler auf dem Steg schimpfen. Nun aber fix. Schwerter und Ruder hoch und das verflixte Ding loswerden. Geschafft! Oh nein – noch eine Leine...das darf doch nicht wahr sein. Und alles unter ziehendem Spi...Wir sind doch nicht zum Spaß hier!!

Nach der kurzen Aufregung ging es aber auch schon weiter. Wir konnten glücklicherweise unsere Position halten und sogar weiter verbessern.



An der Tonne 37 gingen wir schon hinter dem ersten 14Footer von Marten und dem Musto Skiff von August rum. Zwischenzeitlich konnten wir sogar Martens' erstauntes Gesicht sehen – so eine lxy ist doch sonst immer ganz weit weg...

Nachdem wir dann zurück zur Tonne 66 am Silo gesegelt sind und noch einmal hoch bis vor den Yachtclub Warnow, gingen wir nach 2h 43min 38sek. als 4. über die

Ziellinie beim MYCR. Wir wußten schon das wir sehr gut gesegelt sind, aber das es für den ersten Platz und somit das Blaue Band gereicht hat war auf der Siegerehrung eine echte Überraschung für uns.

### 3. Kleines Blaues Band der Warnow

Veranstalter dieser Regatta ist ebenfalls der MYCR. Und trotz der geringen XY-Beteiligung der letzten Jahre wurde sie auch 2005 wieder für unsere Klasse ausgeschrieben.

Aber leider hatten wieder zu wenige Ixies gemeldet und so wurde ein (meiner Meinung nach) hartes Matchrace zwischen Jan und Niels (XY 1723) vom Segelverein Turbine und Micha und mir daraus.

Es wehte ein schöner Wind – der aber leider aus einer ungünstigen Richtung kam. Jedenfalls wenn man in der Schweinebucht regattiert. Die Kreuztonne lag nämlich ziemlich weit unter Land vor dem Ruderclub. Dort wo der Wind gegen Null tendiert, weil die Bäume im Weg stehen. Das erste Mal haben wir uns noch günstig um die Tonne rumgehört. Beim zweiten Mal ging mein Steuermann Micha bei seinem übereifrigen Versuch bei einem klitzekleinen Windstoß auszureiten über Bord. Toll! Er kann doch jetzt nicht einfach aussteigen... Glück für Jan und Niels. Da haben wir es ihnen aber leicht gemacht. Die lütten Optis – die ebenfalls gerade in der Nähe der Tonne waren – lachten schallend, während Micha sich wieder ins Boot setzte und versuchte zu retten, was eigentlich nicht mehr zu retten war. Dachte ich jedenfalls. Aber auf dem Kreuzkurs schafften wir es tatsächlich wieder in einem spannenden Wendenduell – welches auch Programm für die nächsten Wettfahrten sein sollte – ranzukommen und die 1723 sogar zu überholen. Wir gingen als erste über die Ziellinie. Da uns noch 3 Wettfahrten bevorstanden ließ Micha sich von einem Trainer fix reinfahren, um sich neue Klamotten anzuziehen.

Ich drehte derweil alleine meine Runden, bis ich bei Wolfgang und Max (Cadet) vorbeikam. Der kleine 8jährige Max wollte gerne mal großes Boot fahren und so kletterte er fix rüber. Lustig fand ich, das er als Vorschoter bei unseren Wenden fast unter dem Großbaum unterdurchlaufen konnte. Wie eng es dagegen doch da vorne für mich war...

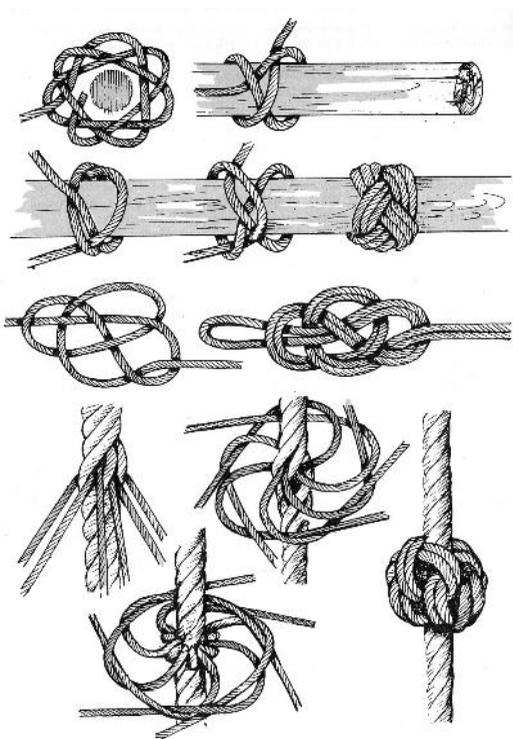
Mit trockenen Sachen und Verpflegung kam Micha wieder angebraust und wenig später fiel auch schon der Startschuß zur nächsten Wettfahrt. Der Wind hatte aufgefrischt und so war es nicht

ganz so schlimm an der Kreuztonne. Die nächste Wettfahrt konnten wir ebenfalls für uns entscheiden, aber die 3, 4, 5 und 6 ging dann leider auf das Konto von Jan und Niels.

So ein Matchrace ist doch was anderes als in einem Feld von mehreren Booten zu segeln und mit so einem ehrgeizigen Steueremann wie Micha wird es auch dem Vorschoter nicht leicht gemacht. Wende! – Wende! – Wende! – Wende! – etc. Ich hatte selten die Chance zu gucken wo sich die XY 1723 überhaupt gerade befindet und kam ganz schön aus der Puste.

Das Kleine Blaue Band konnten wir leider nicht verteidigen und auch der Wanderpokal mußte unser Hexenhaus verlassen. Er steht nun nebenan bei Turbine und wartet darauf wieder zurückgeholt zu werden...im Jahr 2006.

-anke-



## **Die BOE-Crew segelt auf der LTU Sailing Week 2005 vor Mallorca erfolgreich**

### ***Besatzung der SY NONTE - eine Oceanis 393***

- *Holger Raths*
- *Tobias Fehlhaber*
- *Elisabeth Kuntz*
- *Michael Kuntz*
- *Hans-Peter Littwin (ASVzR – MOONLIGHT)*
- *Torsten Schultz (Stralsund)*

Man kann sagen, daß die Teilnahme an dieser Fun-Regatta im warmen Mittelmeer für etliche ASV-Segler fast schon Tradition geworden ist und meistens wurden auch Pokale mitgebracht. Auf einer weiteren *Oceanis 393* waren diesmal wieder Klaus Fethke und Manfred Lack und auf einer *Bavaria 42* Gerhard Zucker vom ASVzR mit dabei.

### ***Sonnabend 29.10.2005***

Nachdem wir um 01.00 Uhr in Rostock losgefahren, um 06.00 Uhr in Hamburg gestartet und 08.30 Uhr in Palma gelandet sind, geht die Suche nach dem Boot los.

Die Adresse des Vercharterers und der Steg liegen leider auf verschiedenen Hafenseiten, so daß wir mittags dann am richtigen Bootssteg eintreffen. Die SY NONTE ist auch schon in Sicht (erstes Boot am Steg). Auf dem Steg ist wahnsinniges Gewimmel und unser Boot ist noch nicht fertig.

Also machen zeitweilig 3 Mann Kultur (City + Kathedrale nur Peter) und 3 gehen zum Einkaufen. Das klappt ganz gut. Zurück am Steg so gegen 14.00 Uhr ist erst mal Siesta – beim Charterpersonal – also immer noch kein Boot. Nachdem die Übergabe gegen 17.00 Uhr dann „zügig“ voran geht, können wir einziehen.

## **Eröffnungssessen**

**19.00** Uhr Abfahrt mit Taxi zum Eröffnungsabend ins` Meson de Don Pedro´ (oder so ähnlich). Begrüßung aller Teilnehmer – 14 Crews – und lecker Abendbrot.

Es gab zunächst – typisch „mollorganisch“ – geröstetes Brot, Tomaten, Knoblauch – dann frittierte Kalamarisringe mit Aviola, Pimentos (gebackene kleine grüne Paprikaschoten – einige waren scharf) und eine Gemüse – Kartoffel – Leber (o.ä.) – Pfanne. Und das alles reichlich – danach waren wir eigentlich satt.

Dann kam der Hauptgang: Geschmorte Lammkeule (eine ganze für jeden) mit Pommes und Salat. Es war köstlich, aber fast nicht zu schaffen. Aber wir waren natürlich noch nicht fertig – Nachtschiff muß sein.

Es gab eine Art Schoko-Sahne-Torte mit Karamelhaube – sehr süß und lecker und zum Glück danach einen Verteiler – sah aus wie Olivenöl – leicht grün und schmeckte nach Anis. Da uns doch die letzte Nacht noch in den Knochen steckt sind wir bald zurück zum



Die erwartungsvolle Crew

Schiff und haben noch einen Absacker (Peter holte einen Kräuter raus) und Schlummertrunk genommen. Danach ging's bald in die Koje. Ach so fast vergessen, die Taxifahrerin (war nett) wollte uns aber wegen unseres besonderen Geruchs (ich glaube es war doch etwas viel Knoblauch im Spiel) fast nicht befördern. Erst nach dem sie alle Fenster geöffnet und Kaugummi verteilt hatte – und natürlich weil sie Peters blauen Augen nicht widerstehen konnte, fuhr sie los. Wir fallen wie Steine in die Kojen, Holger und Torsten schlafen an Deck – wegen der lauen Sommernacht und so .....

### **Sonntag, 30.10.2005 Palma – Sa Rapita**

**07.30** rührt sich langsam etwas in der Kajüte, Peter + Holger machen Frühstück. Die Sonne lacht, kein Wind.

So gegen 08.15 sitzen wir dann alle bei Rührei und Kaffee. Hunger ist nicht sehr groß, da es gestern Abend doch sehr üppig war.

**09.00** Schiff aufklaren, Peter ist über Nacht eingefallen, warum der Motor so klappert. Nach einem fachkundigen Blick stellt er fest, daß die Fundamentbolzen des Silentblockes lose sind. Es kommen noch einmal 2 VIVA – Leute an Bord und kontern die Muttern fest. Wir hoffen, so das Problem behoben zu haben.

**10.05** Ablegen unter Motor und kleine Hafenrundfahrt. Gigantische Segler und Motoryachten sind zu sehen, dann unter Motor in die Bahia de Palma. Sonne, kleine Wölkchen, Wind ONO 2 Bft.

**10.50** Segel hoch mit raumen Wind Richtung Sa Rapita. Wasser 25.40 C, Luft 29.80 C

Wir segeln tatsächlich – Ende Oktober – in kurzen Hosen auf dem Mittelmeer.

**11.30** Badespaß – das Wasser ist herrlich.

**12.00** Wind frischt auf und dreht auf SO, 2 – 3 Bft.

**14.00** Wind wird immer mehr, gute 4 Bft.

**14.30** Wende, Richtung Land, reicht aber nicht ganz aus, kurz vor der Küste noch einen Holschlag.

**17.05** in **Sa Rapita** an der Mole fest. Es gibt Rotwein, Oliven, scharfe Peperoni als Anleger.

Hafengebühr sage und schreibe **55,00 €**.

So gegen 18.00 – 18.30 treffen langsam alle Teilnehmer ein. Wir versammeln uns in der „Sa Cantina“ zum Anlegebier und Snack.

Nach kurzer Abstimmung entscheiden wir uns gegen die Pizza im Ort und P.L. + E.K. basteln ein Abendbrot – gebackenes Brot,

Tomaten, Knoblauch, Charizo, Schinken, Oliven, Peperoni, Rotwein.  
Danach noch einen Absacker an Deck – und in die Kojen.  
T.S. + H.R. nächtigen wieder an Deck.



Die teilnehmenden Boote in Sa Rapita

**Montag, 31.10.2005    Sa Rapita – Cala Figuera – Porto Colom**

**07.30** Wecken, Duschen, Aufwachen, T.F. macht Frühstück.

**09.00** Boot aufklaren, H.R. geht zur Skipperbesprechung.

Infos: Regatta mit fliegendem Start von der Mole nach Cala Figuera, danach Ablaufen nach Porto Colom Start.

Skipper:            H.R.

Taktik:            T.S.

Nautik:            T.F.

Crew:              P.L., E. + M. K.

**11.00** Nullstart, erstes Boot Wind 3 SW – S. Komischerweise fahren wir allen weg.

**12.15** Halse und mit raumen bis achterlichen Wind 3 – 4 auffrischend Richtung Ziel. Immer noch SW. Es kommt immer noch keiner auf.

Wir vergewissern uns noch einmal über Funk über die Zielposition Leuchtturm von Cala Figuera – Querab.

**13.14** Zieldurchfahrt, wir sind das erste Schiff und machen das Zielschiff für die anderen. Die Zeiten werden aufgeschrieben und an Hermann Sarres übergeben.

Klaus, Peter und Manner kommen als letztes Boot, rund eine halbe Stunde später (Pocken???)

**ab 14.00** nur unter Genua mit fast achterlichem Wind Richtung Porto Colom.

**14.30** Da schwimmt ein Bootsfender, der von uns im zweiten Anlauf gerettet wird.

**15.30** wir laufen in den Hafen (eine riesige, fast geschlossene Bucht) ein. Das Festmachen läßt auf sich warten, da fast alle vor uns sind.

Dann an der Pier fest, bläst der Wind immer noch heftig – es steht ganz schöner Schwell.

Hafengebühren von 27,00€ sind fällig. Nach Anleger und kleinem Snack gehen H.R., T.S., P.L. und E.K. einkaufen, da morgen Feiertag und übermorgen La Cabrera angesagt sind.

Da das Einkaufsangebot nicht wie geplant frische Shrimps o.ä. hergibt, beschließen wir auswärts zu essen und finden eine Pizzeria mit geteiltem Erfolg, die Pizza war nicht so lecker, der Rest war gut.

An Bord zurück trösten wir uns mit mallorquinischem Kräuter – sehr lecker. Am Steg bzw. auf einer Yacht versuchen sich mehrere Sänger – nur laut – nicht schön.

Na dann - „Gute Nacht“!

*Spruch des Tages:*

*„Die Glatzen halten sich nicht an die Anzugsordnung“  
(Gemeint waren MK, TS und TF, die sich weigerten das blöde rote Polo – Shirt anzuziehen).*

### ***Dienstag, 01.11.2005 Porto Colom – Porto Cristo***

(1. November - Allerheiligen in Spanien – Feiertag!)

Wie immer ca. 07.30 Uhr aufstehen und Frühstück, P.L. macht leckere Spiegeleier. Die Sonne lacht, so haben wir uns das vorgestellt.

Regatta: Start 11.00 Uhr  
Kurs: Richtung Porto Cristo (gelbe Tonne) backbord runden – 2. Tonne (rot) südlich Porto Cristo (backbord runden) und wieder Richtung Einfahrt Porto Cristo (gelbe Tonne).  
Skipper: T.S.  
Taktik: H.R.  
Nautik: T.F.  
Crew: P.L., E. + M. K.  
Wind 2 SW – S; 15 Minuten Startverschiebung

**11:17:40** Startzeit (Nr. 19 Protest! – Motor 1 Min. nach Start noch an)  
1. Boje (39 32 40 N) 13.49 Uhr  
2. Boje 14.07 Uhr  
Ziel 14.21 Uhr

*Spruch des Tages:*

*„Wir sind ja auch kein Schonkostdampfer, oder?“  
(MK auf HR's Auswertung, daß man bei dieser Ernährung nicht abnehmen könnte)*

Auch auf der zweiten Regatta sind wir das schnellste Boot. Wir haben ca. 13 Minuten bei der kurzen Bahn herausgefahren. Die Crew ist zufrieden.

Wir gehen in Porto Cristo in einem Pizza-Restaurant lecker essen. Um 22.00 Uhr ist die erste Siegerehrung an der Pier und unsere Crew empfängt ihren Pokal für den 1. Sieg. Mit Rotwein und Bier lassen wir den Abend bei guter Laune ausklingen.

**Mittwoch, 02.11.2005 (Ruhetag) Porto Cristo – Porto Petro**

Im Hafen sieht es wie ganz wenig Wind aus, aber draußen bläst es ganz schön. Porto Cristo scheint leer gekauft zu sein, es ist unmöglich Brot zu bekommen, wir werden von einem zum anderen Supermarkt geschickt.

In einem „Tante Emma“ – Laden treffen wir die Konkurrenz Yacht 3. Die sprechen spanisch und bekommen noch einen Geheimtip.....eine halbe Stunde später werden uns 2 Baguette an Bord geliefert.

Wir werden die Yacht 3 trotzdem nicht freiwillig vorbei lassen!

PL, HR, TS, und EK laufen zur Grotte (CUEWAS DEL DRACH), die nächste Führung ist aber erst um 12.00 Uhr.

TF und MK werden zurückbeordert, leider hatten sie ihre Handys nicht mit.

Yacht 4 (Klaus, Manner und Peter) kranken ihr Boot, um den Pockenbefall abzuwaschen. Ja, da waren Pocken dran, aber so dramatisch war es nicht.

12.00 Uhr (oder so) abgelegt.

Wir entscheiden uns schnell für ein Reff...es rutscht einfach besser. Auch an der Kreuz läuft die NONTE gut, wir machen kontinuierlich Boden gut.

Sonst wenig Vorkommnisse – nur „Tunnel“ und „Tunnel-Torsten“ (HR's Sohn) führt zu Mißverständnissen.

*Spruch des Tages:*

*„Manner, jetzt seid ihr zum Siegen verdammt!“*



Elisabeth und Peter sorgen für gute Stimmung

15.00 Uhr geht vor Porto Petro die Genua weg und wir fangen an zu baden und Schlauchboot zu fahren.

16.00 Uhr Einlaufen in Porto Petro, perfektes Anlegemanöver

„Arsch voraus“ oder römisch-katholisch.

WC und Dusche sind in Porto Petro meilenweit entfernt, es setzt reger „Sch.....“ Tourismus ein.

Zum Abendbrot gibt es Bratkartoffeln + Spiegelei und natürlich Bier. Auf der Pier bekommen wir mit, daß fast alle anderen eine „inoffizielle“ Regatta gesegelt sind. Es ist also soweit, wir dürfen nicht mehr mitmachen. – wir sind Außenseiter, geächtete Outlaws!!! Was soll's, das stachelt uns an. 19.00 Uhr nach dem Abendessen gibt es ein Bier in der Hafenkneipe und noch diverse an Bord. Danach Betruhe.

### ***Donnerstag, 03.11.2005 Porto Petro – Cala Figuera – La Cabrera***

*Heute vor 18 Jahren wurde TF in die NVA eingezogen – Gedenkminute!*

Der Plan war, sich 10.30 Uhr vor Cala Figuera zu treffen und dann zu entscheiden, ob wir erst motoren und dann starten, oder gleich starten.

Da der Wind weht (2-3) und die Richtung auch nicht so verkehrt ist (OSO) wird ab

11.00 Uhr einzeln gestartet. Das 1. Boot um 11.01 Uhr, wir um 11.06 Uhr.

Wir starten ca. 20 s zu spät, aber auf einer Höhe mit Yacht 4 (Klaus, Manner und Peter) und gehen wenig später nach Luv hoch. Die anderen Boote schlängeln sich hinter uns, überwiegend aber in Lee. Nach ca. 40 Minuten führen wir das Feld wieder an. Wir versuchen ein wenig mehr Höhe mitzunehmen, Klaus folgt uns.

Die erste Bahnmarke soll die Isla Redondra sein, diese ist Stb zu runden (einmal rum) und weiter nach Cabrera (Hafeneinfahrt). Die Yacht 24 (Oceanis 411), das früh gestartete Zielboot, passieren wir nach ca. 90 Minuten.

Der Wind kommt südlicher und nimmt ab. Über Funk wird die Regatta verkürzt, es geht nur noch an Redondra vorbei, danach nach ca. 1 sm sollen wir das Zielschiff initiieren.

Der Wind kommt immer südlicher, so daß wir uns um Redondra rumschummeln müssen. Welche Yachten noch ohne zusätzlichen Schlag rumkommen wissen wir nicht, Redondra versperrt uns die Sicht.

**Ziel Cabrera** - Wir gehen nach 2:59 h ins Ziel und halten die Position.

Zur Belohnung gibt es Baguettes, Bier und Tunnel.

Nach über 20 Minuten geht die Yacht 24 (20 Minuten vor uns gestartet) ins Ziel. Wir werden mit Applaus begrüßt und man gratuliert uns. Die 24 übernimmt nun ihren Job als Zielboot und entläßt uns.

Drittes Boot im Ziel (ca. 40 Minuten nach uns ist die Yacht 4. Das war ein zweiter Platz für Klaus, Manner, Peter und Crew.

Gegen 16.00 machen wir an der Mooring 24 fest. Auf dem Kartenplotter sieht die Bucht von Cabrera wie Minesweeper aus, alle Moorings sind eingezeichnet. Das Schlauchboot geht zu Wasser und wir fahren in zwei Schüben an Land und wandern zum Castel hoch. Herrlicher Ausblick!

Es sind immer noch nicht alle Yachten durchs Ziel gegangen, Yacht 24 liegt immer noch „vor Anker“. Am Hafen von Cabrera trinken wir Campari O und treffen noch mal die Crew der Yacht 4.

Zurück an Bord hören wir, daß Paul Lehmann auch hier vor Anker liegt. Er ist jetzt Skipper einer griechischen Charteryacht und verdient sich so seine Brötchen.

Vegetarisches Abendbrot, Bruschetta und dann Reispfanne mit Gemüse.

Die Service-Batterie zeigt nur noch 8 Volt an, also bleibt heute das Licht aus und wir gehen ziemlich früh ins Bett (21-21.30).



In der Bucht von La Cabrera

*Spruch des Tages:*

*„Yacht 7 an alle: na na na na na na!“*

*(\*ist natürlich so nie gefunkt worden)*

**Freitag, 04.11.2005      La Cabrera – El Arenal**

**Heute vor 18 Jahren und einen Tag erwachte TF das erste Mal in einem Armeebett .... Aber das will keiner wissen.**

Geweckt werden wir von palavernden Möwen. Frühstück wie gewohnt – Klasse! Danach lassen wir den Motor nachtourig laufen, um die Batterie zu laden. Da sich aber an der Anzeige nichts tut, entscheiden wir, daß die Anzeige kaputt ist. Eine andere Yacht hat noch größere Probleme, die Starterbatterie ist runter.

Massenstart mit Zeitfenster zwischen 09.45 und 10.00 Uhr.

Wir starten als zweites Boot fast querab mit Yacht 4. SW-lich (1 Kabel) vor El Toro soll das Ziel sein, dann wird D`Andraitx als Hafen angestrebt. Bis zum Ziel sind es 28 sm.

Das Feld fädelt sich wieder hinter uns auf.

Klaus und ein anderes Boot sind in Luv, alle anderen folgen achteraus, die Yacht 19 mit Skipper Gerd Zucker folgt uns wie ein Schatten.

Heute sieht es mal zur Abwechslung so aus, als ob es ein enges Rennen wird. Bis zu 20 kn Wind, zwischenzeitlich reffen wir, was aber auf die Geschwindigkeit keinen Einfluß hat. Es kommt keiner auf, Klaus ist weit in Luv, die 19 100m hinter uns. Wir können das Ziel bis auf 10° anliegen, sieht nach Kreuzschlägen südlich des Kaps aus. Irgendwann kann die 19 unsere Höhe nicht mehr halten, oder hat keine Lust mehr oder was auch immer. Auf jeden Fall versucht die 19 weit in Lee durchzubrechen, klappt aber irgendwie nicht. Irgendwann wendet die 19 und hat etwa eine halbe sm auf uns verloren.

Wir reffen wieder aus. Klaus ist immer noch weit in Luv, aber auch weit achteraus.

Es ist wie täglich (und das ist nicht arrogant gemeint), bis zur Hälfte der Regatta bleibt alles recht eng beisammen und dann ziehen wir weg ..... So auch heute.



Elisabeth ganz konzentriert

Aus Palma kommt eine Fähre nach der anderen, aber alle laufen klar von uns.

Wir schaffen die Insel El Toro nicht und kreuzen dicht unter Land auf. Die Taktik geht auf. Diejenigen, die unter Land fahren machen gut, die anderen verlieren. TS's Erfahrung von vielen Kap Arkonas!!!

14:50:40 peilen wir El Toro in NO in unter 1 Kabel = **Zieldurchfahrt!**

Im Laufe der Regatta wurde von Yacht 1 schon entschieden, daß wir nicht nach D' Andraitx segeln, für heute Nacht, morgen früh

soll es auf NO 5-6, in Boen 8-9 aufbrisen.

Zieldurchgang und ab in die Palmabucht ist die neue Parole.

Yacht 3 (15:19), Yacht 19 (15:22), Yacht 2 (15:25) und Yacht 4 (15:28) sind die nächsten. Auf Anfrage erklärt Yacht 11, daß sie noch 2,5 h zum Ziel braucht. Die eigentlich geplante 2. Regatta des Tages wird daher verworfen.

Wir feiern unseren Sieg mit Baguettes und Bier und drehen ab in Richtung el Arenal.

Der Himmel wird immer dunkler und der Wind dreht schon mal ganz langsam auf NO.

17.30 Uhr sind wir fest in El Arenal am Westkai. 17.20 Uhr geht Yacht 11 (Der Dicke Dieter) durchs Ziel.

TF geht Duschen, HR kämpft sich durch spanisches Verwaltungswirrwarr, MK hat Bootswache und der Rest sorgt für Nahrungsnachschub.

19.00 Uhr Alle wieder an Bord, es gibt Cocktails (Campari – O). TF schreibt seine Memoiren.... Ach nein, Bordbuch natürlich, ...

Der Rest der Crew macht Abendessen, Reis mit Champis und Scampis. Sehr lecker!!!!

*Spruch des Tages:*

*„Crew Yacht 7 an Oranges: na na na  
na na na .....“!!!*

*(als der einzige Brecher des Tages auf EK's oranges Ölzeug  
niederging)*

Die Scampis waren reichlich und mega – lecker. Nach dem Essen wandern wir die ganzen Balenarios (Ballermänner) entlang, aber alles ist tot. Schließlich landen wir in einer kleinen Bar in einer Seitenstraße auf einen Drink.

**Sonnabend, 06.11.2005**

**El Arenal - Palma**

Gestern wurde noch vereinbart, daß um 11.00 Uhr Kontaktaufnahme auf Kanal 72 erfolgen sollte. Jetzt bekommen wir zufällig mit, daß der Termin auf 09.30 Uhr vorverlegt wurde. Schön, daß man uns informiert hat! Also brechen wir auf und laufen unter Hochtouren nach Palma zur Startlinie.

Egal was der Plan war, wir werden rechtzeitig am Start sein!

Das Startfenster ist 11.15 – 11.25 Uhr.

Wir starten ca. 1 Minute nach Öffnung. Es briest ganz schön aus NO (5-6). Es sind Spitzen von 7 angesagt.



Vor Palma bei kräftigem Wind

Nach dem Start fahren wir diverse Halsen .... Irgendwie knallt der Baum ganz schön jedes Mal. Irgendwann fahren auch wir Schmetterling und wenden nach der Insel Del Sech als zweites Boot hinter der ca. 20 min vor uns gestarteten Yacht 24.

Auf der Kreuz bleiben wir unter Land, wenige folgen uns. Dichtester Verfolger ist Yacht 4 mit Klaus und Manner. Der Wind briest bis 35 m/s auf. Nach der Halse um die Insel del Sech geht das erste Reff rein.

Weit achteraus bricht der Yacht 21 im oberen Bereich der Mast. Wir überlegen, die Regatta zu beenden und zu helfen, aber der Fakt, daß viele andere Boote dichter sind, und auch die Yacht 1 unsere Hilfe freundlich ablehnt, segeln wir weiter. Das zweite Reff, daß zwangsläufig rein muß, stellt ein kleines Problem dar. Die Reffleinen 1 + 2 kooperieren nicht so richtig miteinander, aber nach ca. 10 Minuten ist alles ok.

Ca. 2 sm vor dem Ziel in der Hafeneinfahrt Palma passieren wir Yacht 24 und werden von der Crew beklatscht. Sportlich faire Crew.

Kurz vor unserem Zieldurchgang schockt uns die Yacht 11 (der Dicke Dieter) mit der Funknachricht, daß er eben durchs Ziel gegangen ist. Wie kann das denn sein? Fragende Blicke. Wir haben keine Ahnung. Egal, 13:39 Uhr gehen wir durchs Ziel. Yacht 24 übernimmt nach uns die Zielposition.

Es regnet ..... Zum Glück erst jetzt.

Bei VIVA – Yachtcharter angekommen, sehen wir die Yacht 19 am Steg. Probleme mit den Groß – Rutschern.

Nach und nach kommen die anderen Yachten rein. Yacht 13 macht neben uns fest. Gerhard Zucker mit Yacht 10 folgt etwas später. Über Funk hören wir, daß die Yacht 11 noch 1,4 sm zum Ziel hat ..... das macht Sinn. Wer weiß, was Dieter da gesehen hat.

Nach dem Anlegen gibt es Bier im Salon, einen Schluck aus Peters Flachmann, Oliven und Kräcker.

Wir haben definitiv gewonnen, mal sehen wie wir noch hingerechnet werden.

*Spruch des Tages I:*

*„Das interessiert nur den BBKF“*

*(HR auf irgendeinen Kommentar.)*

*\*BBKF .... bitter böser Klassenfeind*

*Spruch des Tages II:*

*„Nun hör doch mal auf mit diesem Scheiß-Vitamin-Gesaufe, trink Bier und du wirst geschmeidig!“*

*(MK zu HR, als der mal wieder Zitronenwasser trank).*

**Zurückgelegte Seemeilen:**

<b>30.10. Palma - La Rapita</b>	<b>25 sm</b>
<b>31.10. La Rapita – Porto Colom</b>	<b>28 sm</b>
<b>01.11. Porto Colom – Porto Christo</b>	<b>17 sm</b>
<b>02.11. Porto Christo – Porto Petro</b>	<b>15 sm</b>
<b>03.11 Porto Petro – La Cabrera</b>	<b>20 sm</b>
<b>04.11. La Cabrera – L´Toro – El Arenal</b>	<b>46 sm</b>
<b>05.11. El Arenal – Palma – I. del Sech</b>	<b>20 sm</b>
<b><u>Gesamt</u></b>	<b><u>166 sm</u></b>

**Nanny für Jonah und Danny**

Seit nunmehr 3 Jahren fahre ich als Kindermädchen – Hand für Koje – auf der Barkentine STÖRTEBEKER mit. Hier möchte ich Euch ein wenig von meinen Erlebnissen an Bord im August 2004 berichten.

Seit 2002 gehört sie dem Skipperpaar Alexandra und Kees van den Bos, die die Barkentine in Norwegen unter dem Namen HORDATRAL entdeckt hatten.

Zur Geschichte dieses Schiffes kann man in einem Werbeprospekt folgendes lesen:

„Der Name des Schiffes ist eine Zusammensetzung aus dem Namen des Distriktes „Hordaland“ im Südwesten Norwegens und „Traler“, womit ein netzschleppendes Fischereifahrzeug gemeint ist. Die HORDATRAL wurde 1885 als segelnder Heringslogger für den Einsatz im rauen Seegebiet um Island aus Stahl gebaut. In den 60er Jahren bekam sie einen starken Motor und die Takelage wurde entfernt. 1980 wurde das Schiff aufgelegt, nach 95 Jahren Dienst, ein Beweis für die Zuverlässigkeit und Seetüchtigkeit dieses Schiffes. 1985 wurde die HORDATRAL für die Segelfahrt von schiffsbegeisterten Liebhabern wieder in Fahrt gebracht und mit einem aufwendigen Barkentinenrigg ausgestattet. Im Innenraum hat das Schiff seinen ursprünglichen Charakter bewahrt und neben den Kabinen befinden sich noch 6

wandengelassene Schlafkojen im Tagesraum. Seit 2002 heißt diese Schiff nun STÖRTEBEKER.“

Unter deutscher Flagge und mit Heimathafen Flensburg bieten die beiden Segeltörns im gesamten Ostseeraum für Gruppen von bis zu 24 Gästen an. Von verschiedenen Städten aus brechen sie auch zu Tagesfahrten mit max. 50 Leuten an Bord auf.

Kennen gelernt habe ich die Besatzung der STÖRTEBEKER auf der Hanse Sail 2002, weil ich von dem Sail – Organisationsbüro als Betreuerin für dieses Schiff eingesetzt wurde. Gleich am ersten Tag fragten sie mich, ob ich nicht Lust hätte auf den Tages- und Nachtfahrten mitzufahren und ein wenig im Service (Versorgung der Gäste mit Getränken, Suppe und Kaffee und Kuchen) auszuhelfen. Da sagte ich natürlich nicht nein. Nicht zuletzt deswegen, weil ich ja schon längst den kleinen Skippersohn Jonah (damals 1 Jahr alt) entdeckt hatte. Die Versorgung der Gäste klappte reibungslos und so war ich schon bald nur noch mit dem Lütten beschäftigt. Alex und Kees hatten genug mit dem überfüllten Fahrwasser der Warnow und den vielen Fragen der Gäste zu tun.

Zum Abschied der Hanse Sail verabredeten wir uns gleich wieder für die nächste Sail und blieben auch im telefonischen Kontakt. 2003 betreute ich zwar andere Schiffe, fuhr aber wieder als Verstärkung des Teams auf der STÖRTEBEKER mit. Diesmal schon als Nanny für die beiden Kinder – denn Jonah bekam im Mai ein Brüderchen. Tobias-Dante – kurz Danny genannt.



In Vorbereitung auf die Fahrtsaison 2004 rief Alex mich an und fragte, ob ich nicht Lust hätte auch mal für längere Zeit als Kindermädchen mitzufahren. Ich sagte natürlich sofort zu.

Das sollten zwei sehr schöne Wochen für mich werden, denn nicht nur das Wetter (im August/September), sondern auch die Atmosphäre an Bord war einfach wunderbar. Eine Gruppe von Studenten und eine Handvoll Dozenten hatten die erste Woche auf der STÖRTEBEKER gebucht und an ihrer Uni als Konfliktbewältigungs-

seminar angemeldet. Die Rechnung ging nicht ganz auf, denn weit und breit waren keine Konflikte – die es zu bewältigen galt – in Sicht...Ganz im Gegenteil: jeden Abend saßen Crew und Gäste an Deck zusammen und klönten bis spät in die Nacht. Tagsüber allerdings mußte der Matrose Helge die Übermüdeten wach zu halten. Mit der Ausführung der Kommandos wie Segel setzen oder bergen, Deck schrubben und Abendbrot angeln, waren die Studies den ganzen Tag lang gut beschäftigt. Ich dagegen konnte die Gunst der Stunde nutzen und legte mich jeden Tag mit den Jungs zum Mittagschlaf hin.

Jeden Nachmittag machten wir in einem anderen Hafen fest. Die Leinen noch nicht ganz auf den Pollern und die Gangway gerade verzurrt, war ich immer schon mit den Jungs und der Sportkarre oder der Danny –Trage für den Rücken startklar zum „Spielplatzsuchen“ und spazieren gehen. Das wurde in den zwei Wochen zum Ritual auf das sich nicht nur die Jungs nach einem langen Tag auf See freuten. Auch morgens vor dem Auslaufen brachen wir Drei schon früh zu Erkundungen in die Dörfer und Städte auf.

In dieser ersten Woche ging es von Flensburg über Sønderborg durch den Als Fjord nach Årøsund. Auf der niedlichen kleinen Insel Lyø hätte ich es mir auch länger gut gehen lassen können, aber schon am nächsten Tag ging es weiter nach Svendborg und von dort weiter nach Marstal. Vorletztes Reiseziel für diese Gruppe war dann Maasholm an der Schlei. Auf dem Weg dorthin fingen zwei Angler zwei riesige Dorsche, die zu Jonahs' Vergnügen in seinem Planschbecken der Dinge harrten die da kommen würden. Das Kind war kaum zu bremsen. Am liebsten wäre er in das Becken gehüpft. In Maasholm gab es dann zum Abendbrot reichlich Dorsch mit Kartoffeln und frischem Gemüse. Ein Gedicht. Nur Jonah wollte nicht. Er brachte es nicht übers Herz...

In Kiel angekommen packten die Studenten ihre Taschen und machten klar Schiff. Nach vielen Abschiedsfotos und der Absprache die Tour auch im nächsten Jahr wieder zu buchen, verabschiedeten sie sich und begaben sich zum Bahnhof.

Weil Alex, Kees und die beiden Matrosen einige Dinge an Bord zu erledigen hatten, ging ich mit den Jungs in die Stadt und wir machten uns einen schönen Nachmittag. Schon für den selben Abend hatte sich die nächste Gruppe angekündigt: der Shantychor ‚Sør Trekzak en zijn Piraten‘ aus den Niederlanden. In Kiel - Holtenau kamen sie an Bord und bezogen ihre Kabinen. Ich war am Ende dieser ersten

Woche ganz schön kaputt und entschied mich zusammen mit den Kindern in die Koje zu gehen. Einige Zeit später wurde ich von Lifemusik und tiefem Männergesang geweckt und somit auch schon auf die kommenden 7 Abende vorbereitet. Anlaß ihrer Reise war ein Shanty-Festival. 12 Shantychöre aus Deutschland und den Niederlanden wurden auf 12 historische Segelschiffe verteilt und tourten so gemeinsam durch die Hafenstädte Heiligenhafen, Marstal, Eckernförde und Kiel. Abends hatten sie zahlreiche Auftritte auf Bühnen und in Hafenkneipen. Chorgesang aber gab es im Prinzip den ganzen Tag an Bord – beim Ein- und Auslaufen in die Häfen und zum Proben für die Abende. Hatten wir anfänglich noch mitgeschunkelt, waren die ruhigen Spaziergänge mit den Kindern nach ein bis zwei Tagen eine echte Erholung.

In Rauschefahrt ging es auf der letzten Etappe von Eckernförde nach Kiel bei 7-8 Bft.. In Böen war auch eine gute 10 dabei und es ächzte und knackte in der Takelage der STÖRTEBEKER. Den Kindern war dabei etwas mulmig zumute, aber ich schaffte es, sie mit „whale-watching“ ablenken. Lange hielten wir vom Ruderhaus aus Ausschau nach Walen, Delphinen und Meeresschildkröten – Tiere die es halt zu sehen gibt in der Ostsee... So war die Übelkeit vergessen als wir in die Kieler Förde einliefen und die Eltern froh das



die Kinder die Tour so gut mitgemacht haben.

In Kiel mußte auch ich dann leider schon Abschied nehmen. Gerne wäre ich noch länger geblieben, aber das Semester fing wieder an und die STÖRTEBEKER war für die nächsten zwei Wochen auch nicht verbucht. Aber schon beim Abschied verabredeten wir , das ich im nächsten Jahr wieder als Nanny für die beiden Jungs mit auf die Reise gehen würde und während des Winters hielt mich Alexandra mit Fotos von den Jungs und Postkarten auf dem Laufenden.

Im Juli 2005 war es dann wieder soweit. Eine junge Kirchgemeinde hatte die STÖRTEBEKER und die REGINA MARIS (ein Dreimast – Topsegelschoner) für 10 Tage gebucht. Rund Sjælland war gewünscht und wurde somit auch angepeilt. Aber dies war eine andere Tour und hat somit auch einen eigenen Bericht verdient – vielleicht ja im nächsten Jahresheft.

-anke-

## Regattaergebnisse 2005

Regatta	Boot	Skipper/Crew	Platz	von
Schweriner Frühjahrsregatta	Pirat 4336	U. Müncheberg/ M. Wagner	12	43
Pfingstregatta Röbel Müritzt	Pirat 4336	U. Müncheberg/ E. Steffen	3	32
Silbernes Beil Güstrow	Pirat 4336	U. Müncheberg/ E. Steffen	19	71
Teterower Herbstregatta	Pirat 4336	U. Müncheberg/ E. Steffen	10	31
Werbellinseeregatta	Pirat 4336	U. Müncheberg/ E. Steffen	4	30
Hackebeilregatta Neustrelitz	Pirat 4336	U. Müncheberg/ E. Steffen	2	32
EM Pirat (Türkei)	Pirat 4336	U. Müncheberg/ E. Steffen	18	59
Warnemünder Frühjahrsdreieck	UNIVERSITAS	M. Heitner	3	4
Baltic Sprint Cup	UNIVERSITAS	M. Heitner	19	46
Warnemünder Herbstdreieck	UNIVERSITAS	M. Heitner	Schnellste gesegelte Zeit	

Warnemünder Woche	Pirat 4336	U. Müncheberg/ E. Steffen	19	32
Warnemünder Woche	14Ft. GER 7 FAST FORWARD	M. Lau/ M. Voß	7	9
	14Ft. GER 5	S. Lahmer/ L. Krüger	9	9
Rund Bornholm	SHANTY	Ch. Boelke	DNF	58
Warnemünder Herbstdreieck	RIJO	Hansi Kreft	6	7
Sternberger Städtevergleichskampf	XY 1965	T. Schrötter/ A. Lehmann	16	20
	XY 2540	S. August/ A. Heitner	6	20
Travemünder Woche	14Ft. GER 7 FAST FORWARD	M. Lau/ R. Bautz	38	47
	14Ft. GER 5	S. Lahmer/ L. Krüger	40	47
Gedser Cup	ZENIT	M. Lack	2/14	
	SHANTY	V. Schmidt	32/30	
Greifswalder Boddenetappen	BOE	B. Lange	4	11
Großes Blaues Band der Warnow	XY 1965	F. Werner/ A. Lehmann	1	7
	14-Foot GER-5	S. Lahmer	2	7
	14-Foot GER-7	M. Lau	3	7
	XY 4756	N. Schott	4	7
	Skiff G-122	A. Schram	6	7
	XY 4756	N. Schott	4	7
	ZENIT	M. Lack	9	21
	BRISE	H. Kleist	10	21
	BOE	B. Lange	17	21
	SHANTY	Ch. Boelke	20	21
Kleines Blaues Band der Warnow	XY 1965	M. Heitner/ A. Lehmann	2	2
	420er	A. Werner/ F. Werner	8	10
	Cadet	W. Albrecht/ M. Jagusch (MYCR)	3	11
Pfingstregatta Kühlungsborn	SY FASTWAVE	C. Claußen/ Lutz Schröder	First ship home	60

Langstrecke Scharmützelsee	GER 415 (JANTAR 21)	C.Claußen/ H.J. Kochius	1	14
Rund Hiddensee	RiJO	Hansi Kreft	4	21
DM Eissegeln Saison05/06	DN G 987	C. Claußen		
LTU-Sailing-Week (Mallorca)	Oceanis 393	H. Raths	1	14
	Oceanis 393	K. Fethke	5	14
	Bavaria 42	G. Zucker	8	14
Rostocker Senatorenregatta	RASMUS		6	
	FENT III		10	
	BRISE		16	
	YELLAND		19	
	BOE		20	
Rund Hiddensee	RASMUS	Ch. Werner	4	
Hiddensee-Pokal	RASMUS	Ch. Werner		
Pfingstregatta	RASMUS	Ch. Werner		
Pfingstregatta	BRISE	Harry Kleist		
Sandeman-Cup	SHANTY	Chr. Boelke	2	

#### Kinder und Jugendgruppe des ASV z. R./ MYCR

WMA Neuruppin	Cadet 8924	W. Albrecht/ M. Jagusch	3	28
	Cadet 768	T. Münkwitz S. Blindow	8	28
	Cadet 767	K. Andrich/ E. Hansen	9	28
VHV-Cup	Opti	F. Hausschulz	3	?
Ostseecup Cadet	Cadet 8924	W. Albrecht/ M. Jagusch	8	21
	Cadet 769	T. Weidner S. Blindow	21	21
2. WMA Röbel	Cadet 8924	W. Albrecht/ M. Jagusch	8	22
	Cadet 767	K. Andrich/ E. Hansen	19	22

Tegler Jüngstenmeisterschaft	Cadet 8923	F. Drude/ S. Blindow	5	17
	Cadet 8870	K. Andrich/ O. Herold	12	17
LJM Wismar	Cadet 8924	W. Albrecht/ M. Jagusch	2	14
	Cadet 8923	M.Zimmermann/ S. Blindow	5	14
	Cadet 169	K. Andrich/ E. Hansen	9	14
Cadet WM (Spanien)	Cadet 8924	W. Albrecht/ M. Jagusch	50	64
SC Rohrwall Berlin	Cadet 8923	M.Zimmermann/ S. Blindow	5	?
Blaues Band d. Warnow	Cadet 8924	W. Albrecht/ M. Jagusch	3	10
	Cadet 8923	M.Zimmermann/ S. Blindow	2	10
German Open Geierswalde	Cadet 8924	W. Albrecht/ M. Jagusch	Dt. Meister	38

## 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 €

### **Geschäftsordnung**

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

Herausgeber  
Redaktion

Akademischer Segler-Verein zu Rostock  
Dirk Schietke