



*Akademischer Segler-Verein zu Rostock*



## **Wassersportservice Andreas Baum**

Andreas Baum  
Elisabethstraße 34  
18057 Rostock

**Telefon** 0381-375 26 55  
**Telefax** 01212-511 076 017  
**Funk** 0178-88 42 442  
**E-Mail** [Service@Baum-HRO.de](mailto:Service@Baum-HRO.de)



Liebe Seglerinnen und Segler

Das vorliegende Jahresheft soll uns einen Rückblick mit Abstand auf das Jahr 2006 gewähren.

Die erfolgreiche Segelsaison 2006 wird noch im Detail in den nachfolgenden Berichten beschrieben. Viele Sportfreunde haben an Seekreuzer- und Jollenregatten teilgenommen und aus dem Bereich Fahrtensegeln werden auch Interessante Berichte folgen.

Sehr viele Sportfreunde waren an der Vorbereitung und Durchführung der IDM in der Piratenklasse vor Warnemünde beteiligt. Da habt Ihr Euch alle richtig gut reingehängt und gezeigt, wozu wir gemeinsam in der Lage ist. Damit hat unser Verein auch Anerkennung über die Stadt- und Landesgrenzen hinaus bekommen.

Dafür bedanke ich mich im Namen des gesamten Vorstandes bei Euch.

Diesen Schwung konnten wir leider nicht in das Jahr 2007 retten, also durchatmen und 2008 auf ein Neues.

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. Leider sind wir in 2006/2007 mit den Baggerarbeiten kein Stück vorangekommen, der OB hat wohl im Augenblick andere Probleme.

Das Projekt Stadtrainer unterstützte der ASVz.R auch im Jahr 2006.

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.

Das wachsen der 14` s Klasse ist ebenfalls eine positive Entwicklung in unserem Verein, die eng mit den XY Seglern zusammenarbeiten.

Nach etwa einem Jahr Vorbereitungszeit begann im Dezember 2006 der Neubau unseres Bootssteiges. Das war ein gemeinsamer Kraftakt, den wir überstanden haben. Pünktlich zur Saisonöffnung 2007 konnten die Boote am neuen Steg festmachen. Finanziell wird der vorgegebene Rahmen unterschritten und die Restpunkte sollen noch in 2007 erledigt werden.

Auch hier spricht der Vorstand allen fleißigen Helfern den Dank aus.

Die Vereinsmitglieder, die sich nicht sehr aktiv an dem Projekt beteiligen konnten, oder wollten, vermissen sicherlich das schöne Gefühl, gemeinsam etwas für den Fortbestand unseres Vereins getan zu haben.

Zum Schluß möchte ich im Namen des Vorstandes der Redaktion für die gelungene Gestaltung dieses Jahresheftes und allen Autoren für ihre Beiträge danken, die im kommenden Jahr bitte in noch größerer Anzahl und sehr viel eher geleistet werden müssen, der Vorstand da nicht ausgenommen.

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.

Udo Müncheberg

## **Inhalt**

Nachrufe	4
Jahresbericht der Jugendgruppe 2006	7
Der Nord LB Baltic Sprint Cup 2006	15
15. – 19.06.2006 Vierteltonner Hiddensee segeln um Hiddensee	29
HSH Nordbank Cup 2006	41
Fotogalerie	46
e-mails von Paul	52
Softeis im September	62
Jahresbericht 2006 der SY Universitas	64
Auf fremden Pfaden oder Regattasegeln in British Columbia	69
Ausrichtung der „Internationalen Deutsche Meisterschaft der Piraten“ vom 10.-15. Juli 2006 durch unseren Verein	75
Beiträge und Gebühren des ASV zu Rostock 2006	79
Wichtige Vereinsadressen	81

## Nachruf

### **Wolfgang Vogt,**

ASV z. D, ASV i. K,

ASV z. R

Geb. 30. 6. 1919 in Görlitz

Gest. 8. 9.2006 in Strande



Wolfgang wandte sich um Weihnachten 1989 vom ASV Kiel aus in einem Schreiben an den „Segelvorstand der Universität Rostock“ um auf die frühere Existenz eines ASV in Rostock hinzuweisen und falls erwünscht, Hilfestellung bei einem eventuellen Neuanfang anzubieten. Das Schreiben landete bei mir und ein intensiver Gedankenaustausch nahm seinen Anfang. Über Wolfgang war schnell der Kontakt zu ehemaligen ASVeren aus Rostock hergestellt, wir erfuhren alles über unser Hexenhaus, über Pachtverträge und konnten schon am 10.3.1990 ehemalige Rostocker -, Kieler -, Hamburger -, und Hannoveraner - ASVer im Hexenhaus begrüßen und am gleichen Tag gründeten wir den ASV zu Rostock neu. Der Stander, eine Symbiose aus dem früheren ASV z. R und der Sektion Segeln der HSG trägt auch Wolfgangs Handschrift. Ein Hilferuf nach dem Mastbruch der UNIVERSITAS 1990 ging von ihm aus „an alle“ und verhalf uns sehr bald zu einem neuen Mast.

Er war Danziger ASVer, denn er hatte dort ein Schiffbaustudium begonnen, dann aber seine Liebe zur Architektur gespürt und in Stuttgart studiert. Nach dem Krieg lebten, segelten und arbeiteten er und seine Barbara, ebenfalls Architektin und Taufpatin unserer UNIVERSITAS, in Kiel und natürlich wurde er ein Kieler ASVer. Fast 20 Jahre stand er der Altherrenschaft in Kiel vor, hat so alle Höhen und auch Tiefen in einem studentischen Segelverein gelebt und bot uns an, seine Erfahrungen zu nutzen. Wir haben es gern angenommen und Wolfgang wurde Rostocker ASVer als unser Ehrenmitglied. Er hat sich eingemischt wo es nötig war, hat uns mit Informationen versorgt, wenn er den Eindruck hatte, daß sie gebraucht wurden, er konnte zuhören, hatte gute Ratschläge wenn es Probleme gab und wenn er ahnte, daß wir ihn noch nicht so recht verstanden hatten, flatterte bald ein Brief ins Haus mit einer oftmals um Mitternacht brillant formulierten Lösung und einem Bildchen dazu. In allen ASV

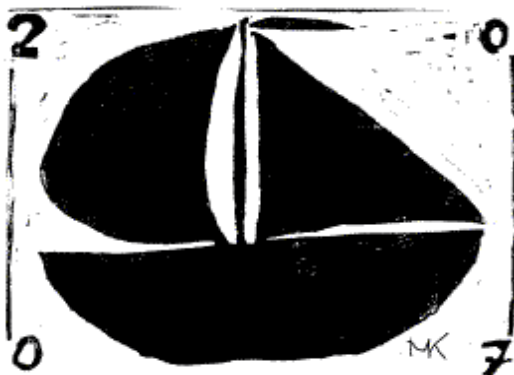
wurden seine Kolumnen, die stets den Nachrichten aus dem Kieler ASV beigelegt waren, gern gelesen und ihn begleiteten auch immer die Lügengeschichten, die er zu vorgerückter Stunde in gemütlichen Runden zum Besten gab. So oft er es sich gesundheitlich leisten konnte, kam er zu unseren Stiftungsfesten. Aus diesen Reisen wurden immer Rundreisen. Einmal ging es von Strande nach Rostock, von hier mit der UNIVERSITAS (Barbara) und SOLLTE SEE (Wolfgang) nach Gedser und zurück, anschließend nach Meersburg am Bodensee und zurück nach Strande. 2005 war er zuvor in Bad Doberan im Münster, nach der Sturmfahrt zum Stiftungsfest auf SOLLTE SEE besuchten Barbara und Wolfgang Barth, Bodstedt (natürlich wegen der Zeesenboote) und dann berichtete er wie sie beide auf dem Zingst in den Dünen gegessen haben und die Weite der See genossen haben. Dabei erwähnte er nur nebenbei, daß ihn ein Blitzler erwischt hat.

Es war ihm eine große Freude, daß er es im August 2006 noch geschafft hat, Kontakt zu dem Akademicki Klub Morski in Danzig zu knüpfen, um im zusammen wachsenden Europa Zeichen zu setzen.

Und immer um Weihnachten herum machte Wolfgang sich daran, einen Linolschnitt anzufertigen. Motiv war immer ein Segelschiff und ein Druck kam dann in den ersten Tagen des neuen Jahres bei uns an. Auch in diesem Jahr kam ein Schiffchen an. Sein Enkel Moritz hat es für seinen Opa gemacht.

Wolfgang war ein bescheidener und liebenswürdiger Mensch, das macht ihn unvergeßlich. Wir sind dankbar, daß wir Wolfgang so viele Jahre als Freund haben durften.

Klaus Fethke



## Nachruf

### Dr. Wilhelm Stäglich

Geb. 11. 11. 1916 Hamburg

Gest. 2006 in Glücksburg



Wilhelm Stäglich studierte  
1938 in Rostock Jura  
und kam 1939 in den ASV  
Rostock. Hier erwarb er  
den Sportbootführer-  
schein und den B-Schein  
für Küstenfahrt.

Sein längstes Törn hat er  
von seiner Reise mit  
der SOLLTE SEE (Foto)  
nach Mariehamn in  
Sommer 1939 berichtet.

Nach dem Krieg lebte er  
in Flensburg und  
übernahm von dort  
aus zahlreiche Hochseeetörns  
nach Dänemark,  
Schweden, Norwegen  
und England. Seine  
längste Reise führte zu  
den Shetlands und

Orkney – Inseln.

Wir lernten Wilhelm Stäglich auf dem Stiftungsfest 1991 als einen freundlichen älteren Herrn kennen, der sich über die neue Zeit des ASV zu Rostock gefreut hat und uns auch durch seine regelmäßigen Spenden über viele Jahre im Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützt hat. Er lebte in dieser Zeit im Seniorenheim in Glücksburg. Von seinem Tod habe ich nur erfahren, weil eine Einladung zum Stiftungsfest als unzustellbar zurückkam und eine telefonische Nachfrage ließ aus Datenschutzgründen nur die Auskunft zu, daß er verstorben ist. Wir danken ihm herzlich für seine Zuwendung.

Klaus Fethke



## **Jahresbericht der Jugendgruppe 2006**

Das Jahr 2006 begann wie das Jahr 2005 aufhörte – mit Theorie in der Borwinschule am Donnerstag und Sport in der Gehlsdorfer Turnhalle, große Gruppe dienstags und kleine Gruppe mittwochs gemeinsam mit Turo.

Anfang Februar fand unser jährliches Skilager in Vrchlabi statt, über ausreichend Schnee brauchten wir wirklich nicht klagen, eher kam da immer noch mehr dazu. So konnten wir alle Pisten mit Ski, Snowboard und Schlitten ausgiebig testen.

Zeitliche Probleme brachte uns der lange Winter bei den Bootsarbeiten in Gehlsdorf. Schließlich hatten sich ja einige ehrgeizige Ziele für diese Saison gesetzt.

Wolle und Max fuhren am ersten Aprilwochenende zum Regattasegeln nach Polen. Sie erreichten bei 50 Startern einen 17. Platz und wurden damit bestes deutsches Boot. Direkt im Anschluß zog es die Cadets mit drei Booten nach Rerik auf das grade schnee- und eisfreie Salzfließ, wo sie gemeinsam mit 25 weiteren Cadets aus ganz Deutschland sich auf die Saison vorbereiteten.

Aber auch die Optis mußten sich ranhalten, da am 22./23.04. mit dem VHV-Cup bei Turo auch für sie die erste Regatta anstand. Beim VHV-Cup konnte unsere Trainingsgruppe mit insgesamt 11 Booten teilnehmen. Auch wenn die Ergebnisse noch nicht in allen Bootsklassen so überragend waren, hatten wir damit einen guten und rechtzeitigen Auftakt für die kommende Trainingssaison.

Auch unser 420er mit Anne und Franzi kam Ende April auf Touren und segelte in Ribnitz seine erste Regatta des Jahres.

Vom 13. bis 14. Mai fand der vom MYCR ausgerichtete magic marine Cup statt. Diese Regatta war gleichzeitig eine WM-Qualifikationsregatta für die Bootsklassen Europe und Cadet.

Dadurch kam ein großes Starterfeld von 53 Europes (darunter sogar 2 Spanier) und 28 Cadets zu Stande. Leider wurden wir zunächst wieder mit Flaute geplagt – am Sonnabend lagen wir bei Sonnenschein mit dem Startschiff vor Anker und warteten gemeinsam mit den Startern auf Wind. Der Sonntag entschädigte uns dafür mit Wind und Welle und brachte uns noch einen erlebnisreichen Regattatag. Belohnung war Platz eins und zwei bei den Cadets – Wolle und Max gewannen vor Oskar und Josef. Aber auch die Mädchen schafften sich mit Platz 5 und 6 in der Gesamtwertung aussichtsreiche Ausgangspositionen für den Kampf um die WM-Tickets, da insgesamt 7 deutsche Boote zur WM fahren dürfen. Auch die Durchführung des diesjährigen magic marine Cups war wieder nur durch die vielen Helfer aus verschiedenen Vereinen so auch vom ASV möglich - angefangen von der Bereitstellung des ASV-Schlauchboots und Spucki mit dem BUK als Startschiff. Die Qualität ihrer Arbeit hat, auch in den vergangenen Jahren, hat sich darin gezeigt, daß mit den Europes nunmehr eine weitere Bootsklasse ihre Qualifikationsregatten bei unserer Regatta ausgetragen hat und dies auch 2007 wieder tut und durch die Gewinnung von magic marine als Sponsor für die Regatta. Nicht zuletzt wurde der Sieger bei den Europe-Männern später auch Weltmeister.

Gleich am nächsten Wochenende stand für die Cadets die 2. WMA an. Leider verschlechterten sich unsere Chancen auf WM-Teilnehmer bereits vor der Regatta – durch Jugendweihe und Kommunion am gleichen Wochenende fielen sowohl Freddy und Lukas als auch Soenkte und Marleen aus der WM-Wertung – aber wir hatten ja noch 2 heiße Eisen im Feuer. Das Regattawochenende erwartete uns mit kräftigem Wind und Regen. So nutzten vor allem Oskar und Josef aber auch Kai die Regatten am Sonnabend ausgiebig zum Baden. So reichte es für Oskar dann nur zum 18. Platz und für Kai zum 21. Platz in der Gesamtwertung von 23 Booten. Wolle dagegen segelte wieder konstant vorn und konnte sich mit einem 2. Platz in der Gesamtwertung als bestes deutsches Boot für die WM qualifizieren. Oskar schaffte es durch seine Kenterorgien

zunächst nicht mehr in die WM-Ränge, wurde dann jedoch als Nachrücker doch noch nominiert. So daß wir in diesem Jahr erstmals zwei Boote zur WM schicken konnten.

Am 27.-28. Mai hatten Anne und Franzi beim Rahnsdorfer 420er Pokal in Berlin auf dem Müggelsee ganz schön mit dem Wind zu kämpfen, konnten aber mit einem 39. Platz dennoch etliche Boote hinter sich lassen.

Nun kamen wettermäßig schönere, wenn auch windärmere Wochen. Für die Cadets und Optis ging es als Abschluß vor den Sommerferien noch nach Rerik. Wolle erreichte hier noch einen 3. Platz aber auch unsere restlichen 4 Cadets schlugen sich ganz ordentlich. Bei den Optis zeigte sich, daß sie recht wenig Regatten gesegelt waren.

Danach standen für alle die Sommerferien und damit für die meisten eine längere Segelpause an. Mit den Rostocker WM-Teilnehmern wurden noch einige Zusatztrainingseinheiten bei leichten sommerlichen Winden auf der Warnow eingelegt. Wolle und Oskar erarbeiteten auch wieder eine Sponsormappe und gingen gemeinsam auf Werbetour bei Rostocker Unternehmen für die Finanzierung der WM.

In Ungarn erwartete der Balaton sie mit vielen Teilnehmern (81 Starter aus 14 Ländern) und wenig Wind. Hauptbeschäftigung der Segler wurde daher auch das Warten auf Wind und Schwitzen in der Sonne. Zusätzlich grassierte noch eine Magen-Darm-Grippe quer durch alle Teilnehmer. Trotzdem ließen sich unsere Segler ihre Stimmung nicht verderben. Die Ergebnisse fielen zwar genau so unkonstant wie die Windbedingungen aus, insgesamt erreichte Wolle mit dem 53. Platz und Oskar mit dem 71. bei seiner ersten WM doch noch beachtliche Ergebnisse, zumal wenn man sich die Einzelergebnisse der beiden – Oskar und Josef einmal auf Platz 20 und Wolle und Max sogar einmal Platz 15 ansieht.

In den letzten beiden Wochen der Sommerferien fand unser Sommerlager statt, diesmal zog es uns wieder in die etwas windsichereren Gebiete des Barther Boddens. Trotz Großbaustelle auf dem Vereinsgelände hatten wir noch ausreichend Platz für unsere Boote und die Mannschaftszelte. Die Bereitschaft zur Mithilfe bei der Durchführung des Lagers war auch dieses Jahr wieder sehr begrenzt. Glücklicherweise konnten wir mit Tobias einen Trainer für die Optis gewinnen, der nicht nur mit Spaß bei der Sache war sondern der auch von den Kindern mit Begeisterung aufgenommen wurde. Trainiert wurde vor allem in den Bootsklassen Opti und Cadet, hier nutzten wir die Zeit um die Kinder an einen Umstieg in die nächste Klasse vorzubereiten, da unsere Optis inzwischen alle schon etwas groß für ihre Kisten geworden sind und auch die Cadetschotten mal ans Steuer wollten. Zwischenzeitlich stießen auch die größeren Cadets hinzu, die sich nun im 420er versuchen wollten. Neben den Trainingseinheiten vor der Haustür stand auch ein Tagesausflug nach Zingst einschließlich Wanderung zur Ostsee zum Baden und eine Neptuntaufe statt. Außerdem legten wir noch einige Theorieeinheiten ein, schließlich wollten auch dieses Jahr einige ihren Jüngstensegelschein ablegen. Das Elternsegeln fand dieses Jahr besonderen Anklang. Unter den strengen Augen ihrer Kinder durften sich die Eltern auch einmal im Opti probieren bevor auf alle an Land ein Grillabend wartete. Die Siegerehrung der Lagermeisterschaft zum Schluß lieferte noch einen Höhepunkt und brachte einigen ihre ersten Preise und Urkunden im Segeln ein.

Nach dem Sommerlager stand gleich die Landesjugendmeisterschaft an. Austragungsort war dieses Jahr Schwerin. Organisatorisch erschwert war die Regatta dadurch, daß die Bootsklassen teilweise an unterschiedlichen Orten ihren Liege- und Zeltplatz hatte und man als Betreuer ja schlecht an unterschiedlichen Plätzen gleichzeitig schlafen kann. Aber auch hier wurde eine Lösung gefunden und so konnten wir in Schwerin mit 3 420ern, 3 Cadets und einem Opti an den Start gehen. Bei den Ergebnissen zeigte sich, daß wir lauter neue Mannschaften

am Start hatten, die in ihrer neuen Bootklasse erst Erfahrungen sammeln müssen.

Im September fuhren wir mit 4 Cadets nach Bautzen. Dort fand die 4. und letzte Regatta des Central European Cadet Cups statt. Dies ist eine Regattaserie mit jeweils einer Regatta in Polen, in Tschechien, Ungarn und Deutschland. An der Regatta nahmen aus diesen Ländern insgesamt 52 Starter teil. Hier starteten auch Wolle und Oskar noch mal. Trotzdem sie eine Weile nicht mehr im Cadet gesessen hatten, konnten sie mit Platz 10 und 11 sehr gute Plazierungen in diesem hochgradig besetzten Feld erreichen und hatten damit nur 2 andere Deutsche vor sich. Unsere anderen Cadets zeigten sich von dem großen Starterfeld und den vielen ausländischen Startern sehr beeindruckt, hielten im Feld jedoch noch ganz gut mit und konnten vieles lernen. In der Gesamtwertung des CECC wurden Wolle und Max ebenfalls 10. und damit bestes deutsches Boot.

Zur Erholung stand am darauf folgenden Wochenende das Blaue Band der Warnow an. Dort gingen wir mit allen Seglern an den Start: 7 Cadets, 6 Optis und 2 420ern. Dies stellte, auch aufgrund der kräftigen Windbedingungen am Sonnabend auch die Betreuer vor organisatorische Aufgaben, da wir auch gleichzeitig Ausrichter der Veranstaltung waren. Aber durch gut eingespielte Organisationsmannschaften und vielen Helfern konnten wir die Veranstaltung gut über die Runden bringen.

Kurz vor Saisonschluß stand dann noch die Bestenermittlung der Cadets an. 4 Tage lang kämpften 37 Boote aus MV, Berlin, Brandenburg, Sachsen, Polen und England um den Titel. Von unseren 9 Cadets erreichte Wolle mit Max den dritten Platz und Marleen mit Ulrike den vierten Platz. Sie wurde damit gleichzeitig beste Mädchenmannschaft. Hannes und Ben wurden 3. in der U-14-Wertung. Zur Siegerehrung wurde außerdem erstmalig der Cadet Cup vergeben, dieser ging an die Ranglistenersten - Wolle und Max.

Offiziell war dies die letzte Regatta im Jahr 2006, da sich aber einige Segler dennoch nicht von den Kameraden, mit denen sie die Saison verbracht haben trennen konnten wurde der eine oder andere noch in Güstrow bei der Nebelregatta gesichtet...

Danach packten wir unsere Boote jedoch noch nicht ein. Bis zum Ende der Herbstferien segelten wir noch auf der Warnow, auch wenn das Herbsthochwasser pünktlich einen Tag vorm Einlagern unsere Boote noch davontragen wollte.

Nach den Herbstferien endete die Saison so wie sie angefangen hatte – mit Theorie und Hallentraining um im Winter das Segeln und die Beweglichkeit nicht ganz zu verlernen.

Anfang Dezember bat die Weihnachtsfeier im Clubhaus noch einmal die Gelegenheit bei Kaffee und Kuchen gemeinsam mit den Seglern und Eltern die Saison noch einmal Revue zu passieren und neue Pläne für die Saison 2007 zu schmieden.

Insgesamt haben wir an 44 Trainingstagen gesegelt, hinzu kamen noch mal 19 Tage Theorie und 37 Tage Sport in der Turnhalle, 5 Regatten bei den Optis, 7 bei den 420ern und 13 bei den Cadets, eine Woche Winterlager und 2 Wochen Sommerlager, Bootsbau und Verladen.







## Der Nord LB Baltic Sprint Cup 2006

Da der Sprint Cup dieses Jahr nur über anderthalb Wochen gehen sollte plante ich diese plus eine Woche für die Anreise gleich in meinen Urlaub ein. Leider segelte die UNIVERSITAS dieses Jahr nicht mit. Also mußte ein anderes Schiff her. Nach einigen mehr oder weniger erfolglosen Versuchen brachte mich Christian Claußen mit Hendrik Tesche in Kontakt. Ein Treffen in Bückebug und es war klar daß ich auf der EXTREME, einer X-412 MK2, den Baltic Sprint Cup 2006 mitsegeln werde. Bei einem 2. Treffen in Bückebug lernte ich noch Ibo, Elena und Achim kennen, die den ganzen Törn bzw. nur die Überführung (Achim) mit machten. Da Hendrik für die Überführungstörns keine Zeit hatte wurde ich zum Überführungsskipper und auf der Regatta zum Wachführer ernannt. Außer der Übernahme der Yacht lief eigentlich alles wie geplant. Einen Tag vor der Übernahme der Yacht rief der Vercharterer an und bereitete mich darauf vor, daß die Yacht vom Vorcharterer wahrscheinlich nicht wie geplant in der Marina Minde zurückgegeben wird und daß beim Einkuppeln und Gasgeben kein Schraubenwasser, geschweige denn Vortrieb kam. Naja, am nächsten Abend trafen wir uns in der Marina Minde, verfrachteten unsere Vorräte in einen Bus und wurden nach Nyborg gefahren, wo die eXtreme mit neuem Propeller und ohne Endreinigung da lag. Mit dem letzten Büchsenlicht (es war gerade Mittsommerfest) wurde die Übernahme gemacht.

### *Überführung nach Stavanger*

Die ÜberführungscREW bestand aus Achim Gossler, Eigentümer der Segelschule Mardorf am Steinhuder Meer, und 4 Mitarbeitern der Firma Spezial Elektronik (SE), die das Angebot ihres Chefs, auf seine Kosten einen Segelschein zu machen angenommen hatten. Elena und Ibo hatte ich ja schon kennengelernt, dazu kamen noch Florian und Gerd. Die 5. im Bunde, Katja fiel leider wegen Lungenentzündung aus.

Nach dem Ablegen ging es für unsere 4 Segelscheinaspiranten segelausbildend durch die Große-Belt-Brücke nach Kerteminde. Bei einigen Crewmitgliedern traten erste Anzeichen von Seekrankheit auf. In Kerteminde trafen wir auf die GUTS'N'GLORY, wie die TUTIMA

eine DK 46. Hier lernte ich auch Christopher Wuttke kennen, den Eigner der DK46 GUTS'N'GLORY.

Ein Teil beider Crews machte sich auf die Suche nach einer Kneipe mit Fußball-WM-Übertragung. Bei dem Rest gab es die Diskussion, wann nach Skagen abgelegt werden soll. Ich entschied mich mit Achim zum um 3 Uhr aufstehen und Ablegen. Christopher meinte, lieber vormittags ablegen um nicht nachts in Skagen einzulaufen.

Um 03.40 Uhr legten Achim, Ibo und ich ab. Der Tag brachte Sonnenschein, aber leider wenig Wind. Deshalb wurde viel motort. Unsere Segelscheinaspiranten übten sich im Rudergehen. Elena verdiente sich hierbei den Titel „Autopilot“. Ich nutzte die Gelegenheit der Stromproduktion des Motors und spielte mit dem Radar herum. Die Gelegenheit hat man ja nicht immer. Abends zum Sonnenuntergang erreichten wir ohne von der GUTS'N'GLORY überholt worden zu sein Skagen. In der Einfahrt wehte uns ein extrem unangenehmer Geruch der Fischfabriken entgegen. Im Hafen selbst stank es zum Glück nicht so. Da genug Platz war, legten wir uns nicht wie gefordert vor Heckanker sondern gingen längsseits, damit



Stadtrundgang in Christiansand  
v.l.n.r. Gerd, Florian, Ibo, Elena, Achim

die GUTS'N'GLORY zu uns ins Päckchen gehen konnte. Im Hafen lagen schon einige Baltic-Sprint-Cup-Teilnehmer. Nach einem schönen Abendessen ging es in die Koje. Der Schlaf wurde dann am nächsten Morgen unterbrochen als die GUTS'N'GLORY mitsamt übernächtiger Crew einlief.

Am nächsten Vormittag wurden noch die restlichen Werbeaufkleber auf der GUTS'N'GLORY angebracht. Eigentlich war geplant einen Tag in Skagen zu verbringen. Der günstige Wind (5..6 aus Südost) ließ uns jedoch kurz nach dem Mittag ablegen.

Der Raumschotskurs ließ die Seekrankheit verstärkt zu Tage treten. Von den Segelneulingen war Ibo absolut seefest, Florian war ziemlich schnell nicht mehr einsatzfähig, Gerd folgte und Elena hielt sich tapfer, hatte aber auch zu kämpfen.

Wegen der vielen Ausfälle entschlossen wir uns nicht direkt nach Stavanger durchzusegeln sondern liefen nachts Christiansand an, wo wir im Morgengrauen festmachten. Das Ansteuern mit Hilfe von Radar war eine interessante Angelegenheit. Nach dem Ausschlafen machten wir einen kleinen Stadtbummel mit einigen Besorgungen.

Ein Telefonat mit der GUTS'N'GLORY ergab, das sie wegen einem Schaden am Großsegel Egersund angelaufen hatte. Wir sollten auch dorthin kommen und uns vorher noch Seekarten besorgen. Es war gegen 17 Uhr, also sollte das kein Problem mehr sein. Aber weit gefehlt. Es gab zwar einen Yachtausrüster, aber als wir dort waren war es 17.15 Uhr und es war schon zu. In Christiansand schließen die Läden um 17 Uhr! Zum Glück sahen wir noch jemand im Laden und konnten ihn noch dazu bewegen, uns einen Sportkartensatz zu verkaufen.

Um 19 Uhr entschieden wir uns, um 21 Uhr abzulegen. Ich legte mich noch eine Stunde hin. Ibo kochte eine Suppe und wir stärkten uns vor dem Ablegen noch einmal. Achim schlief noch. Wir ließen ihn zum Ablegen auch in der Koje, die Nacht würde noch lang werden und der Wind kam von vorne, und das nicht wenig. Nachdem wir aus dem Fjord herausmotort waren wurde zusätzlich das Groß gesetzt. Der Wind kam mit 5 bis 6 Bft. Von vorne. Gerd übernahm das Ruder und machte seine Sache ganz gut. Beim Sichern der Fock auf dem Vorschiff holte ich mir noch wassergefüllte Stiefel, bevor ich um 23.30 Uhr das Ruder übernahm. Gerd begab sich unter Deck, wo er dem ausgefallenen Florian Gesellschaft leistete. Elena blieb an Deck und so richtig gut ging es ihr scheinbar auch nicht. Wenn sie sich aber aufraffte und an die Leeseite kroch, sammelte

sie nur den Backstagvorläufer ein der im Wasser mitgeschleift wurde ohne irgend etwas von sich zu geben.



noch sind die 14 Stunden nicht um

Irgendwann nach Mitternacht wurde das Wasser im Stiefel kalt. Als Achim mich Ab-lösen wollte stürzte er mitsamt der Niedergangsleiter in den Salon und war danach nicht mehr richtig einsatzfähig. Ibo sprang fit durchs Schiff und versorgte alle.

Leider konnte er nicht Rudergehen und so stand ich bis zum Anlegen um 13.30 Uhr in

Egersund am Ruder, das macht dann insgesamt 14 Stunden Rudergehen (mit einer Pinkelpause nach 13 Stunden).

Wir legten uns neben die GUTS'N'GLORY, die neben ihrem Großsegel noch den Travellerschlitten reparieren mußten, der sich in einer

Halse zerlegt hatte. Christopher versorgte mich mit einer Duschmarke und ich konnte mich mit heißem Wasser wieder zum Leben erwecken. Es wurde etwas Wäsche gewaschen, ich spülte auf dem Steg mit dem Wasserschlauch



Schadensbeseitigung und Wäscheentsalzung

die Salzkruste von meinem Ölzeug. Christopher fragte mich, ob ich Lust hätte, auf der GUTS'N'GLORY zu segeln. Was ich natürlich bejahte. Knispel und Hendrik stiegen hier zu. Der Abend wurde mit einer Partie Mensch-ärger-dich-nicht und dem einen oder anderen Bier beendet.

Am nächsten morgen wurde getankt und dann ging es auf die letzte Etappe der Zubringerfahrt nach Stavanger. Auf diesem Törn testeten wir erstmals den Spinnaker.

Der uns zugewiesene Hafen stellte sich nicht als so prickelnd heraus. Die Schwimmstege gingen noch. Aber mit den sanitären Anlagen haperte es: die Toiletten waren im Hotel, in dem auch das race office war, Duschen – der Wasserschlauch auf dem Steg. Zwar wurden einem Tag später neue Anlagen fertig, aber bei der Menge an Seglern nicht wirklich ausreichend.

Aber man zeigte uns, daß man etwas tat: mittels Schlagschrauber wurden früh morgens neue Stege mit Planken belegt. Zitat Knispel: „Wie sehr müssen die uns hassen?“

Am ersten Abend stieß Alexander Bartelt zu uns. Es gab noch einen kleinen gemeinsamen Umtrunk mit der GUTS'N'GLORY -Crew auf der EXTREME.



Die Regattacrew

v.l.n.r. Ibo, Dirk, Dagmar, Elena, Hendrik, Knispel, Alexander

Am ersten Hafentag gingen Elena, Ibo und ich einkaufen, während der Rest der Crew das Süßwassersystem der EXTREME freilegte. Es war immer Süßwasser in der Bilge und das mußte ja irgendwo herkommen. Es kam aus einem maroden Schlauchanschluß des unter der Achterkoje befindlichen Boilers. Zum gleichen Zeitpunkt wurde ein Sicherheits-Check durchgeführt. Es wurden Vorhandensein von Rettungsmitteln, Seenotraketen etc. sowie der ordnungsgemäße Wartungszustand geprüft. Wahrscheinlich saß der Schreck mit der STÖRTEBECKER vom letzten Jahr noch zu tief.

Nachmittags sollte das WM-Spiel Deutschland-Argentinien geguckt werden. Christopher verpaßte allen denen er habhaft werden konnte eine schwarz-rot-goldene Kriegsbemalung. An der Kneipenmeile am Ufer wurde eine Kneipe mit Fernseher ausgesucht. Vor dem Fernseher stand ein mit Stühlen vollgestellter Billardtisch. Dort nisteten wir uns ein. Ibo verzierte den Raum noch mit einer Deutschlandfahne und es konnte losgehen. Ein Großteil der BSC-Segler fand sich auch hier ein. Als Schwierigkeit ergab sich nur, dem Wirt klar zu machen, daß wir weder irgendwelche Musik noch Kommentare auf norwegisch in der Lautstärke eines startenden Düsenjets brauchten. Nach mehrmaligen Hinweisen und dem Ziehen des Steckers an den Lautsprecherboxen ging aber auch das klar. Auch das Spiel ging klar, Deutschland kickte Argentinien aus der WM.

Abends fand die Eröffnungsparty im De Røde Sjøhus statt. Das Angebot an alkoholischen Getränken war erwartungsgemäß sehr gering. Dafür gab es Krabben mehr als satt, es wurde eine wahre Krabbenfutttergie.

### *Stavanger - Göteborg*

Am nächsten Morgen war es soweit, der Start rückte heran. Von der GUTS'N'GLORY bekamen wir noch Dagmar als Verstärkung. Bevor es losging nahmen die örtlichen Honoratioren von Stavanger und Regattaorganisatoren noch unsere Parade ab. Wir hatten noch genug zeit, den Spinnaker der alten GUTS'N'GLORY, einer MaxFun 35 zu testen. Er war aber von der Größe her für uns bestenfalls als Sturmspi zu gebrauchen. Also hatten wir nur einen Spi an Bord.

Aus dem Fjord heraus war ganz guter Wind, zwar ein knapper Anlieger. Immer noch besser als die folgende Flaute am Kap, die noch mit etwas Strömung gewürzt wurde und die Nerven der Segler blank legte (eine gute Vorbereitung auf die folgenden anderthalb



EXTREME mit Crew

Wochen). Auf der UCA gab der Skipper mit nicht gerade jugendfreier Wortwahl seine Meinung zum Segeltrimm seiner Crew zum Ausdruck. Und zwar so laut, das es nicht nur alle auf der 20-m-Yacht, sondern das ganze Regattafeld

mitbekamen. Irgendwann löste sich dann das Feld auf und es ging an die Kreuz südwärts. Für diesen Cup untypischer Weise gab es Wind. Trotzdem überholte uns die TUTIMA erst nach Stunden. Sie hatten sich Tang mit dem Kiel eingefangen.

Ohne äußeren Anlaß knallte es plötzlich und die Fock sackte ab. Das Fockfall schien gerissen, es stellte sich jedoch später heraus, daß sich der Spleiß des Fockfalls geöffnet hatte.

Da Elena bei dem Seegang nicht im Vorschiff schlafen konnte bekam ich für die Freiwache noch Gesellschaft in meiner Achterkabine.

Das Einlaufen in Göteborg erwies sich als Desaster. Mit wenig Wind und Flaute trieb uns anfangs noch der Strom in Richtung Ziellinie. Ibo's Gebet an Allah brachte auch kein Ergebnis. Alexander hatte die glorreiche Idee, dem Strom etwas auszuweichen und zwischen ein paar Klippen hindurchzusegeln. Eine einzige angegebene Kartentiefe ließ das zu, aber aus welchem Grund sollte eine Schärenansammlung neben dem Fahrwasser so genau Vermessen sein? Jedenfalls saßen wir erst einmal auf Tongrund fest und stakten uns mit dem Spibaum frei. Die Emotionen an Bord kochten hoch. Bis kurz vor der Ziellinie gab es noch halbwegs Fahrt. Allerdings war die Linie clevererweise in den Strom Göta Alv gelegt. Das hieß 2..3 Knoten Gegenstrom. Mit etwas Fahrt trieben wir in das sich vor der Linie befindende Feld von regattasegelnden Ankerliegern und taten



Kochen und...

es ihnen gleich. Im Unterschied zum „normalen“ Ankern aber unter Segeln. Und dann folgte immer das gleiche Spielchen. Die Ankerleine steht achterlicher als querab. Also den Anker gehievt (ohne Ankerwinde, Ankerleine mit Kettenvorläufer, Hand über Hand eingeholt). Und wie das auch im wahren Leben so ist, mal gewinnt man, mal verliert

man. Einmal machte man 100m gut bis der Anker wieder fiel, mal trieb man zurück. Die Stimmung war ganz, ganz tief unten.

Irgendwann fiel der Entschluß, eine Deckswache zu behalten und den Rest schlafen zu schicken. Die Deckswache sollte dann Bescheid geben, wenn Wind kommt. Und so gingen alle Ankerlieger im Morgengrauen gemeinsam durchs Ziel. Die Krönung erwartete uns aber ca. 2 Kabellängen vor dem Ziel: ein Schild „Segeln verboten“.

Im Hafen war für jedes Schiff ein Liegeplatz reserviert. Die Planung war aber nicht so gut, denn eine Yacht lief in der für sie reservierten Box auf Grund.

Nach dem Ausschlafen wurde eingekauft, das Schiff klariert, das Genuafall neu eingefädelt, ein neuer Kommunikationsweg zwischen dem



... Essen bei Schräglage



Mann im Masttopp und dem am Mastfuß gefunden (in die Austrittsöffnungen der Fallen gesprochen wird der Schall im Mast nach oben geleitet und an den Öffnungen oben abgehört), die Bordwand gereinigt ...

Die Stimmung bei der Siegerehrung war nicht so super, weil man die Plazierung auch hätte auswürfeln können. Einige lagen Stundenlang in der Flaute vorm Ziel, langsamere hatte Glück und konnten mehr oder weniger durch segeln.

Um das Ganze noch zu übertrumpfen schied die deutsche Mannschaft aus der WM aus.

### *Göteborg - Århus*



GUTS'N'GLORY und TUTIMA im  
Zweikampf

Ohne etwas von Göteborg gesehen zu haben sollte es am nächsten Mittag den nächsten Start geben. Die Sonne brannte bei bescheidenem Wind. Da die Regattaleitung es nicht rechtzeitig schaffte, fanden die beiden Starts mit einer halben Stunde Verspätung statt.

Nach einem weniger guten Start lagen wir gut im Feld. Unter der Küste war noch Wind, auf der freien See schlugen dann wieder die Flaute zu. Sonne und Flaute und Flaute und Sonne. Auf den umliegenden Yachten und auch bei uns wurde das zum Baden genutzt.

Logbucheintrag: „Nullkommanull seit 18.30“, „wieder Fahrt seit 20.30“.

Die letzte Bahnmarke wurde noch einmal zur Nervenzerreißprobe. Wir mußten zwischen dem Leuchtturm Sletterhage und einer südlich davon liegenden Tonne hindurch. An sich kein Problem, nur das die bei dem schwachen erreichte Geschwindigkeit vom herrschenden Gegenstrom aufgefressen wurde. Nur die CHAOS QUARANTE schaffte es ziemlich schnell am Leuchtturm vorbei, sie ließ sich schnurstracks in die absolut windfreien Zone direkt am Leuchtturm treiben. Dort zog sie eine Nehrströmung in windreichere Gebiete. Wir überlegten

ob wir das sinnlose Treiben aufgeben sollten. Frage war, ab das Zeitlimit um die Startverspätung nach hinten verlegt wird. Funkanfragen bei der Regattaleitung, auch von anderen Regattateilnehmern, blieben unbeantwortet. Aus Frust beschlossen wir, Ibo mit einem Sprengstoffgürtel zu versehen und ihn als Selbstmordattentäter ins race office zu schicken.

Nachdem wir uns durch das elende Flautenloch gekämpft hatten bekamen wir in der Århusbucht Wind und beschlossen bis zur Ziellinie durchzusegeln. Bei einem Wendemanöver verfiel sich zu allem Übel noch die Schot in meiner Uhr und riß diese über Bord.

Nach dem Zieldurchgang wurde mit dem von Christopher besorgten russischen Standard Wodka angestoßen. Als wir in Århus ankamen, hatte die Siegerehrung schon stattgefunden und wir kamen pünktlich zum Beginn der mittelalterlich gestalteten Party, die die miserable Regattaleitung und -planung etwas vergessen ließ.

Auf dieser Etappe wurden nur 4 von 17 Yachten unserer Klasse gewertet. Hätte man die halbe Stunde Startverzögerung und die Ungerechtigkeit zwischen der schnelleren und der langsameren

Klasse berücksichtigt hätten wären 6 weitere Yachten in die Wertung gekommen, darunter auch wir. Das Unfaire zwischen den beiden Klassen war, daß die schnellere Klasse 10 Minuten vor der langsameren startete, für beide aber das gleiche Zeitlimit galt. Die Schnellen hatten sozusagen 10 Minuten mehr Zeit als die Langsameren.

Das führte auch zu einigen Unmutsäußerungen auf der Steuermannsbesprechung am nächsten Tag.



der Knispel fährt Spi

## *Århus – Kopenhagen*

Da die Etappe nach Kopenhagen nicht so lang war, entschlossen wir uns ohne Wachen zu fahren. Zum Start wehte es gut, nur unter Groß liefen wir über 7 Knoten. Den Start erwischten wir gut. Auf den Leuchtturm Sletterhage gab es einen Anlieger mit strammer Fahrt. Im Kattegatt ging der Spinnaker hoch und blieb bis ins Ziel vor Hornbäk oben. Vorher mußte noch eine von 2 dort liegenden Untiefentonnen vor Gilleje gerundet werden. Über Funk bekamen wir mit, wie eine Yacht die MARMELIE anrief und fragte, ob sie sich sicher seien die richtige Tonne gerundet zu haben. Im Ergebnis dieses Gesprächs kam die MARMELIE uns entgegen um die falsche Tonnenrundung zu korrigieren. Wozu gibt es eigentlich GPS. Und abgesehen davon war nur eine von beiden befeuert. Kurz vor dem nächtlichen Zieldurchlauf kam der Wind spitzer und der Spi brachte nicht mehr sein Optimum. So konnte noch eine Yacht unter Gennaker an uns vorbeiziehen.

Nach dem Zieldurchlauf verschwanden außer Knipsel und mir alle in ihrer Koje. Ich klemmte mir mit Knispel Streichhölzer unter die Augenlider und motorten im Schwachwind gen Kopenhagen, wo wir um 7.30 an einem Schwimmsteg festmachten. Mit der GUTS'N'GLORY-Crew und anderen schlaflosen Seglern gab es noch eine kleine Party auf dem Steg bevor es in die Koje ging.

Nach dem Ausschlafen machte ich mich landfein und suchte mir ein Taxi, denn heute wurden die Drillinge Marie, Agnete und Johannes getauft, die Kinder von meinem Freund Mikael und Gry. Es gab nur ein Problem, ich hatte die Einladung nicht wiedergefunden. Ich wußte zwar von der Hochzeit noch in etwa, wo die Kirche lag. Aber es gibt erstaunlich viele katholische Kirchen in Kopenhagen. Als ich mit dem Taxifahrer die richtige Kirche gefunden hatte war die Taufe schon vorbei, aber da alles auf Dänisch war hätte ich sowieso nicht allzuviel verstanden. Zumindest war ich bei anschließenden Kaffeetrinken dabei.

Abends guckten wir im Pub in Nyhavn wie die Deutschen den 3.Platz bei der Fußball-WM holten.

Am nächsten Vormittag hatte Mikael die deutschsprachigen Taufgäste zu einer Hafensrundfahrt eingeladen. Anschließend ging es zu einer Betriebsbesichtigung zu North Sails. Da es Sonntag war wurde nicht gearbeitet, aber es war trotzdem interessant etwas über die Herstellung von 3DL-Segeln zu hören. Interessant waren auch

die zugeschnittenen Bahnen für das Segel einer Superyacht für das Seegebiet Antarktis, man kann aber auch einfach Bretter dazu sagen.

Abends war dann die Siegerehrung, wo wir ein Becherchen für den 3. Platz in unserer Gruppe bekamen. Es gab dann noch gut zu futtern und anschließend guckten wir auf einer Videoleinwand das WM-Endspiel.

### *Kopenhagen - Warnemünde*

Zum Glück ahnte die Regattaleitung das Wetter und verkürzte die Bahn etwas. Wir mußten nun nicht um Bornholm herum sondern rundeten nur eine Tonne östlich von Rügen. Der Start erfolgte zur Abwechslung mal wieder mit richtig Wind. Wir machten gute Fahrt. An der Bahnmarke Untiefentonne Västerflaket südwestlich Falsterbo ging der Spinnaker hoch. Leider verabschiedete er sich kurz darauf völlig unspektakulär, d.h. ohne eine Bö oder irgendeine zusätzliche Last riß das komplette Schothorn des Achterholers ab. Also hieß es bei dem abflauenden Wind ohne Spinnaker klar zu kommen.

Das nächste Spektakuläre ereignete sich vor dem Dornbusch: Flaute, Flaute und nochmals Flaute und dazu Massen von Blaualgen. Zum Glück war wieder Handyempfang und es konnte nach Hause und auch nach Rostock telefoniert werden. Dort war schon wieder Wind aufgekommen. Dieser erreichte uns gegen 19.30 mit heftigen Böen. Wir machten gute Fahrt, vor Warnemünde wurde sogar noch die Genua gesetzt. Beim nächtlichen Einlaufen in Warnemünde stellten sich Knispels und meine Ortskenntnis als Vorteil heraus, denn bei dem Lichtermeer hätten die anderen erst einmal ein Weile gebraucht um die Ziellinie zu finden. In der „Bootshalle“ des Hotels wurden wir von Christopher und Teilen der TUTIMA-Crew empfangen. Nach etwas zu Essen und zu Trinken, ging es zurück an Bord. Dort wurden bei den nachfolgenden Regattateilnehmern die Leinen entgegengenommen und die letzten Vorräte an Standard-Wodka aufgebraucht.

### *Rückfahrt nach Minde*

Nach dem Aufstehen gab es ein opulentes Frühstück im Hotel, dann wurde das Schiff klariert. Mittag gab es gegen Essenmarke wieder in der „Bootshalle“ des Hotels. Nachmittags ging es noch mit Ibo und Hendrik an den Strand zum Sonnen und Baden.

Auf dem Rückweg zur EXTREME kam mir auf dem Steg mir eine gut aussehende, sonnenbebrillte Blondine entgegen und sprach mich an: „Dirk, da bist du ja.“. Mein Gehirn arbeitete fieberhaft woher ich die Dame kenne. So eine Frau vergißt man(n) eigentlich nicht. Dann erkannte ich Stephan und wußte das ich Christine vor mir hatte, diesmal allerdings mit Locken. Beide sind SE-Mitarbeiter und hatten den Überführungstörn auf der GUTS'N'GLORY mitgemacht.

Abends war dann die Siegerehrung einschließlich Party mit viel gutem Essen und Trinkern und Feuerwerk.

In unserer Klasse hatten wir den 7. von 16 und in der Gesamtwertung den 19. von 32 belegt.

Am nächsten vormittag ging es noch mit Christine und Stephan an den Strand zum Sonnen, Baden und Volleyballspielen. Wir hatten uns entschlossen erst Mittags abzulegen um nicht nachts in die Flensburger Förde hinein zu müssen.

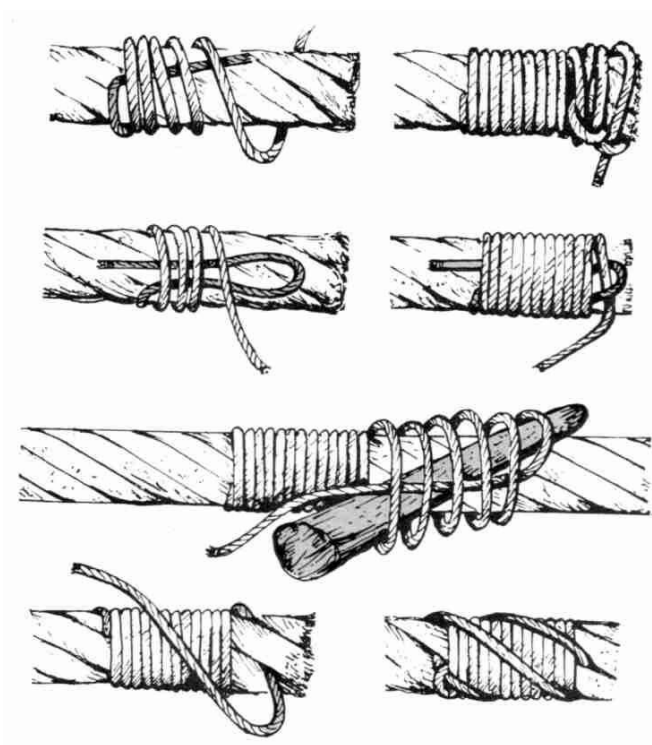
Um 14.00 Uhr legten wir ab und hielten so nördlich wie es ging um das wegen dem Bush-Besuch eingerichtete 8 sm breite Sperrgebiet zu umgehen. Überall fuhren „Schutzbleche“ und andere Behördenfahrzeuge herum. Wir schafften die Ecke nicht ganz und schnippelten den 12. Längengrad, der als östliche Begrenzung des Sperrgebietes erhalten mußte. Prompt kam ein Schutzblech und preite uns an, auf welchem UKW-Kanal wir uns mit ihnen in Verbindung zu setzen. Sie erzählten uns noch mal das Sperrgebiet und wir fuhren noch einen Holer. Danach ging es ganz gut voran, eigentlich wollten wir durch den Fehmarnbelt, aber der drehende Wind ließ uns durch den Fehmarnsund gehen, dessen Ansteuerung wir mit dem Dämmerungsbeginn erreichten.

Die Nacht begrüßte uns mit Starkwind. Da Ibo bei diesem Wetter kein Ruder gehen konnte übernahm er als Segelscheinaspirant die Navigation. Ihn verwirrten allerdings die ganzen Sperr- und Warnggebiete. Ich wollte sicherheitshalber mal einem Blick auf die Karte werfen, ob wir vielleicht nicht doch im Schießgebiet Hohwachter Bucht gelandet sind. Es dauerte eine Weile bis ich Ibo überredet hatte mal kurz das Ruder zu übernehmen. Ein Blick auf die Karte zeigte, daß wir nur in einem Übungsgebiet für U-Boote waren.

Da ich mich fit fühlte machte ich eine Stunde länger als die vereinbarten 3 Stunden Wache. Ich legte mich dann hin und Ibo machte mit Alexander weiter, Elena blieb in der Koje.

Irgendwann kam Ibo und weckte mich. Eigentlich hatte ich noch eine Stunde Freiwache. Ibo meinte nur: „Alex schläft am Ruder dauernd ein.“ Also mußte ich wieder raus. Irgendwann in der Förde kam dann Elena auch wieder an Deck. Ibo machte die Navigation in der Förde, für einen Anfänger machte er das wirklich gut. Um 11.30 machten wir in Minde fest. Nachdem das Schiff klariert war und dem Ärger mit der Übernahme ging es wieder heimwärts.

Dirk Schietke



**15. – 19.06.2006**

**Vierteltonner Hiddensee segeln um Hiddensee**

Bernd Lange

Gäste: Peter Littwin (ASVzR)  
Gerd Lange (rund Hiddensee)

*Vorbemerkung:*

Schon lange wollte BL an diesem netten „Hiddensee-Event“ mit der BOE teilnehmen, einmal war ihm das an Bord der YELLAND gelungen, 2003 zum „30 Jahre Vierteltonner Hiddensee“-Jubiläum. An dem Wochenende segelten damals auch Detlefs Kollegen von der SOLAR GmbH auf der BOE und die Terminüberschneidung hatte BL natürlich nicht richtig geplant.

Nun sollte es im 20. Jahr der BOE sein, aber fast wäre es wieder gescheitert – keine Mannschaft!!!

Die Kuntzes hatten mit ihrem Bau zu tun, Detlef hatte sich sein lädiertes Bein im offen stehenden Vorluk erneut verletzt (davon steht allerdings nichts im vorstehenden Bericht!), Tobias weit weg in Koblenz (eigentlich ja Montreal), Volker beschäftigt und Holger wurde familiär beschlagnahmt, obwohl er vor langer Zeit mal zugesagt hatte. Zum Glück fand BL bei seinem Bruder und bei Ex-BOE-Besatzungsmitglied Peter ein offenes Ohr für sein Vorhaben.

*Donnerstag, 15.06.2006*

*Gehlsdorf – Darßer Ort*

15.50 Uhr war BL an Bord, da wartete PL schon eine Weile, das Auslaufen war für 16.00 Uhr angesagt, aber irgend jemand an der Uni wollte von BL noch etwas. Dr. Tiesel hatte uns im Internet NW 3...4(5) versprochen, aber – man kann das ja in unseren Berichten nachlesen – wenn die BOE sich ein Ziel vorgenommen hat, dann kommt der Wind meistens von dort, so auch heute – ONO!!!

Die letzten Vorbereitungen sind schnell getroffen, Schoten anschlagen, den „schwarzen Festmacher“ einholen, die Austragung im Vereinsfahrtenbuch und, und...

16.20 Uhr, Leinen los, der Wind treibt uns zur Box hinaus, die Genua wird sofort und kurz danach das Groß gesetzt. Dagmar, Manner und Jürgen winken. Diesmal gibt es sofort den „Ableger“ – „Akropolis“, für BL nur einen Lütten, wegen der „Entenpolizei“ (Lieschens

Wortschöpfung?), die, wie man hört, verstärkt nach Alkoholsündern auf dem Wasser fahndet.

Mit achterlichem, dann mit halbem Wind (3bft) schnell die Warnow abwärts. Die Sonne ☉ scheint, schön!

Vor dem IGA-Gelände kommt uns YELLAND entgegen, eifriges Winken und Zurufen.

17.35 Uhr, Molen Warnemünde, auf der Bb-Seite. Hoch an den Wind, um möglichst im Landschutz zu bleiben, aber scheinbar dreht der Wind noch weiter auf Nord.

18.10 Uhr, DRSW 21,6 sm; rwK 039°; KpK 035°; 4,3 kn. Es schaukelt übel, man kann kaum schreiben, wie man an der Krakelei sieht. Aber die Sonne scheint, „Akropolis“ schmeckt und der Himmel ringsum zieht sich zu. Bald können wir nur noch Nord laufen. PL hat von Karin Schichtsalat mitbekommen, den gibt es jetzt mit einer Scheibe Brot – schmeckt lecker.

Danach übernimmt BL das Ruder und läßt die BOE laufen, stets um die 6 kn herum – ein kleiner Schrick macht´s.

20.00 Uhr, erreichen das Verkehrstrennungsgebiet in Nähe der Tn E69A. Wende DRSW 16 sm; KpK 130°; 5,6 kn;

20.20 Uhr, 54°21,88/12°08,46; DRSW 15,1 sm; rwK 056°; KpK 125°. Über Funk hören wir Kanal 73 ab, vor gut 20 Minuten ist die „M/V“ an uns vorbeigelaufen in Richtung W´mde und meldet sich jetzt einlaufend schon bei Rostock Port an. So schnell müßte man mal segeln können. Vor uns liegt Neuhaus! Wir wollen die Genua wegnehmen und hoch am Wind mit Motor weiterlaufen.

21.30 Uhr, 54°17,97/12°13,82, wir haben vor 5 Minuten Kurs auf W´mde genommen, nach einer halben Stunde Bastelei an unserem Motor. Er sprang kurz an und ging wieder aus. Läßt sich beim Anreißen so leicht durchziehen, als ob er keine Kompression hat bzw. die Kurbelwelle gar nicht mitdreht. Hiddensee adé!?

21.45 Uhr, DRSW 16,2 sm; 4,2 kn: BL hat es nochmals versucht – der Motor läuft. Genua weg, Kurs in Richtung Strand, um Landschutz zu erhalten.

22.20 Uhr, kommen etwas nördlich Graal-Müritz an, laufen parallel zum Strand. Himmel bedeckt. Kalter Wind, zum Aufwärmen gibt es Heißes – Tee mit Rum. Danach darf PL sich in der Koje aufwärmen, BL übernimmt das Ruder (mit Gummistopp – wegen der Logbucheinträge).

23.30 Uhr, Brücke Wustrow Stb⊥, 50 m.



24.00 Uhr, Ahrenshoop Funkmast Stb<sub>⊥</sub>, laufen mit Motor und geschricktem Groß über 5 kn. Vor Ahrenshoop kein Wind mehr, der taucht erst kurz vor Darßer Ort wieder auf, so wie PL, der ab 01.00 Uhr das Ruder wieder übernimmt. BL kocht erneut etwas Heißes – Frühlingsuppe! Oh, Schreck, das schmeckt ja nach China-Restaurant! Auf Legerwall der Bernsteininsel scheint eine große Yacht festzusitzen, alle Lichter brennen und sie bewegt sich nicht.

01.30 Uhr, DRSW knapp gerundet, die Osttonne ist gut zu sehen. Wir wollen zum Havaristen und kreuzen vorsichtig mit Motor immer bis zur 4m-Linie. Einmal hätte es fast geklappt und wir hätten ebenfalls geparkt. Umrunden den auf Legerwall Gestrandeten in einem guten Abstand, an Deck der Yacht ist aber niemand zu sehen, obwohl wir mit unserer Taschenlampe auf uns aufmerksam machen. Aus dem Hafen läuft der Seenotrettungskreuzer aus, den Funkverkehr auf Kanal 16 können wir nicht verfolgen, unser Motor macht einen Höllenlärm. Kurz vor der grünen Ansteuerungstonne begegnen wir uns, der SNK nimmt keine Notiz von uns und schlägt einen weiten Bogen zum Havaristen ein.

Bergen das Groß und laufen im weißen Sektor des Richtfeuers in den Hafen. Das Fahrwasser ist so eng – ein Olympiateilnehmer könnte sicher gut von unserer Stb-Seite springend den festen Sand erreichen!

02.30, Hafeneinfahrt, etliche Yachten am Südsteg, wir greifen uns eine Mooringtonne und legen am Steg an, PL am Ruder. Ein „Akropolis“ als Zahnputzer!

03.00 Uhr liegen wir in der Koje. PL hat die ungewohnte Schaukelei vor Neuhaus bei der Fehlersuche am Außenbordmotor doch nicht so recht gefallen, sagt er.

*Freitag, 16.06.2006*

*Darßer Ort – Stralsund – Neuendorf*

07.30 Uhr wachen wir auf, es ist still und sehr grau draußen. Apfel als Mundhygienemittel. Um 08.00 Uhr wollten wir eigentlich aufbrechen, aber wir frühstücken dann doch noch gemütlich und klaren auf. PL geht zum Hafenmeister Liegegeld (5,-EUR aufgerundet!) bezahlen, Wasser besorgen und Info über die Seenotaktion der Nacht einholen. Die Bavaria 44, von Schweizern gechartert, wurde beim Abbergen von 1,10 m – Wassertiefe ziemlich arg demoliert. Die Schleppleine des Havaristen hatte als Jo-Jo-Band funktioniert und die Yacht beim plötzlichen Freikommen auf den

Seenotrettungskreuzer katapultiert. Der Bugkorb und die Bb-Reling sind weggerissen worden und das Radar im Mast hängt schief herunter, auch das Ruder soll verbogen sein.

09.30 Uhr, Leinen los. Eine Rauchschnalbe auf unserer Vorleine sitzend, möchte uns zum bleiben bewegen, es beginnt nämlich zu regnen. PL animiert das zum Erzählen eines Erlebnisses hier mit einem Fuchs an Deck der MOONLIGHT. Karin ruft an, auch in Rostock regnet es „Strippen“. Nur mit Motor am Havaristen vorbei, den Schaden besichtigt.

Jetzt im Hellen sehen wir beim Auslaufen die enge, in die Versandung gebaggerte Rinne, die stehenden Möwen neben uns an Bb warten auf Futter. Der Wind (ca. 2 bft) kommt uns wieder genau entgegen. Wir können uns keinen Zeitverzug mehr leisten und motoren weiter, laufen mit Halbgas und stützendem Groß 4,6 kn.

10.15 Uhr, Prerow Brücke Stb⊥, BARH 15,7 sm; rwK 097°; KpK 088°. BL macht sich regenfest, aber PL am Ruder will durchhalten.

11.00 Uhr Zingst Brücke Stb⊥, GELB 12,7 sm; rwK 089°; KpK 090°. Der Wind wird kräftiger, aber immer noch genau von vorn. Mit etwas mehr Gas nur noch 3,5 kn, trotzdem, uns bleibt nicht mehr viel Zeit bis zum Treff. Kartensatz von 2006 eingeweiht – einige Wegpunkte im GPS korrigiert – es hat sich viel verändert!

12.30 Uhr, Gerd ruft an, fährt jetzt in Röbel los, Treffpunkt – Nordmole.

12.45 Uhr Kukshüren (Wanderdünen) Stb⊥ 1,5 sm; GELB 5,87 sm; 4,4 kn. Gleich gibt es das leckere Mittag (BL mußte ja vorkosten!) von Karin – Frikassee mit Spargel, Pilzen und Erbsen, dazu Reis und Sherry, von PL ebenfalls mitgebracht.

Kaum noch Wind, aber kein Regen mehr, sogar die Sonne schaut mal vorbei.

14.10 Uhr GELB, Fw-Tn 14-15. Nun kommt der Wind direkt von Süd und Strom von ca. 1...1,5 kn haben wir auch noch gegenan.

15.10 Uhr Barhöft. Gerd ruft an, hält auf der Nordmole schon Ausschau nach uns.

15.40 Uhr, kurz vor Tn 43 in der Vierendeel-Rinne bringt PL am Ruder den wohlgeratenen Topfkuchen von Inge zum Absturz, den BL gerade aufschneiden wollte – wir haben die im Internet ausgewiesene Mindertiefe erwischt. Zum Kuchen (besser Krümelkuchen) soll es Cappuccino geben, die Sonne scheint, es wird warm. Inge ruft an, wir können sie beruhigen.

Den in der Ausschreibung aufgeführten Meldeschluß können wir abhaken, schaffen wir nicht, aber niemand hört am angegebenen Telefonanschluß. Eine halbe Stunde später meldet sich der THALIA-Skipper unter dieser Nummer, weiß nichts vom Meldeschluß und meint, es würde ausreichen, wenn wir uns nach dem Brückenzug um 17.20 Uhr der Vierteltonnerflotte anschließen, sie würden alle nochmals am Dänholm zu einer Lagebesprechung anlegen.

16.30 Uhr, Stralsund Hafeneinfahrt, Gerd wartet noch immer auf dem Molenkopf, hat uns schon lange entdeckt und wird schnell an Bord geholt. Er hatte sicher aber keine Langeweile, direkt vor der Mole startete und landete ein Wasserflugzeug höchstens im 30-Minuten-Abstand. Übrigens, als wir aus der Vierendeel-Rinne nach Stralsund abbogen, kam der Wind von Norden und brachte uns etwas flotter unter Genua voran. Das nahm uns unser guter Motor wohl krumm, er ging einfach aus. Nach dem Auffüllen von 5 Liter Benzin lief er aber wieder.



Neue Hochbrücke – ein total anderer  
Anblick

Begleitschiff – kein Hiddensee) dieses Traditionstreffen. Jedes Boot erhält einen Klassenwimpel und Bier für die ohnehin schon vorhandene gute Laune und lockere Stimmung. Der Start wurde auf 18.30 Uhr festgelegt und vor dem Hafen eine ziemlich lange Startlinie ausgelegt. Diese segeln wir kurz vor dem Schuß entlang und gehen am Startschiff unter den Ersten über die Linie. Das nützt uns nicht viel, an der Kreuz bei ständig schralendem, auch in der Stärke unstem Wind, finden wir uns schnell dort wieder, wo wir

Am Yachthafen am Dänholm hängen wir uns an einen Pfahl zum Warten. An der Steganlage sind schon einige Vierteltonner, u.a. RASMUS, versammelt, nach dem Brückenzug kommen noch einige dazu, ca. 15 wollen teilnehmen. BRANDY und THALIA organisieren zusammen mit PANIK (als Start- und

wohl hingehören, fast am Ende des Feldes. Über Stralsund baut sich ein Gewitter auf und zieht hinter uns her. Im Ziel an der Tonne 62 (das WSA hatte ein Kreuzen im Hiddenseefahrwasser untersagt!) haben wir ein Boot noch hinter uns. Regenschauer und immer schlechter werdende Sicht. Graue und weiße Schwaden (Seerauch) von Hiddensee kommend, machen die Passage der Fahrwasserabschnitte immer gespenstischer. Jeder der 17 Vierteltonner kann wohl gerade so den oder die vor ihm Segelnden in höchstens 1...2 kbl Entfernung sehen und verläßt sich darauf, daß der „Pfadfinder“ sich blindlings auskennt und die richtigen Fahrwassertonnen erwischt. Mit mehr als 5 kn ein richtiges Abenteuer, aber der ganze Schwarm landet unbeschadet, aber völlig durchnäßt ca. 21.30 Uhr im Fischereihafenbecken von Neuendorf, das schnell von der Flotte in seiner ganzen Breite in Beschlag genommen wird. Wir finden zwischen zwei Heckpfählen quer vor den am Nordpier liegenden Booten eine gute Landgangmöglichkeit über eine Bavaria 44 aus Seedorf (als Eigner ein Fleischerehepaar aus der Rhein-Main-Gegend). Nette Leute, die uns selbst bei diesem schietigen Wetter beim Anlegen und Vertäuen helfen. Wir bedanken uns später für diesen Brückenschlag mit Rostocker Bier.

22.30 Uhr haben wir unsere Kuchenbude gegen den Regen und als Abtropfmöglichkeit für unser tiefendes Ölzeug montiert und sitzen

im Salon beim Abendessen, genießen Karins Heringssalat, Bier, Tee mit Rum zum Aufwärmen und zum Ausklang zwei Sherry als Schlaftrunk nach Mitternacht bei Kerzenschein.



Neuendorfer Fischereihafen – gut gefüllt

*Sonnabend, 17.06.2006*

*Neuendorf – Barhöft*

Beim ersten Landgang von BL gegen 07.00 Uhr, regnet es noch immer mit einzelnen Tropfen, aber Rügen ist schon zu sehen und allmählich klart es auf. Als wir beim Frühstück sitzen, scheint die Sonne, die bis zum Ablegen unsere Sachen halbwegs trocknet. Alles Geschehen läuft irgendwie gemütlich ab, das Hafengebäude ist mit Vierteltonnern zugestopft, auch FENT III mit Andy und Heike finden sich noch ein. Die „Nicht-dazu-Gehörenden“ in diesem Hafenteil haben keine Chance zum Ablegen.

09.30 Uhr ruft das Nebelhorn von BRANDY zur Steuermannsbesprechung, 3 Fähren sind noch abzuwarten und dann soll aus dem Hafengebäude heraus, die Einfahrt als Startlinie, gegen 11.00 Uhr gestartet werden. Vor dem Startschuß ist nur das Groß als Manövriehilfe zugelassen, erst danach können Genua und bei WNW 2-3 natürlich die Spinnaker gesetzt werden. Trotzdem wird unser Aufbruch für alle Hafengäste sicher ein sehenswertes Spektakel mit dem entsprechenden Gewusel im Hafen.

Und wirklich, mit dem Startschuß haben die Ersten den Spi oben und drängeln sich durch die enge Ausfahrt hinaus in eine unsichtbare Ungewißheit, denn wieder verhüllt Seerauch bis über das erste Tonnenpaar hinaus die ganze Szenerie.

KEA, in Luv mit Spi am Feld vorbeirauschend, erwischt auch prompt das erste Grundstück mit 5 kn, was den Vormann auf dem Deck veranlaßt, mit weitem Hechtsprung ins flache Wasser sein Schiff zu verlassen.

KEA war übrigens beim Immobilienkauf unersättlich, schon vor Tonne 23 und auch bei Tonne 11 vor dem Buger Haken, schlugen die Jungen erneut zu. Lag das nun daran, daß sie von ihrem feinfühligem sprechenden Vogel nicht mehr rechtzeitig gewarnt werden konnten? Andreas hatte den KEA bereits in Stralsund in Pflege gegeben. Die BOE war beim „Grundstückskauf“ bescheidener und bodenständiger. Um uns aus dem Gewühl im Hafen herauszuhalten, „parkten“ wir kurzzeitig in der westlichen Ecke des Fähranlegers – nach der Vierendeelrinne also erst (oder doch – schon) Nr. 2!!!

Das Feld kommt bei diesem Wind gut bis zum Libben hinaus, erst hier beginnt eine kurze Kreuz um den Dornbusch herum, begleitet

von Sonnenschein und vielen Windschralern. Wir haben Probleme beim Kreuzen, die steifen Schoten laufen nicht durch die Blöcke und die Knoten verhaken sich an den vorderen Wanten. Als wir am Enddorn ankommen, setzen die Ersten an der Hucke von Kloster schon ihre Spinnaker. Auch wir können von dort aus bis nach Neuendorf unseren Spi fahren, die Genua wäre sicher effektiver gewesen. So bleiben wir am Ende des Feldes, nur FENT III mit Andy und Heike und durch ihre kleine Selbstwendefock arg benachteiligt, bleibt weiterhin hinter uns.

13.00 Uhr Kloster Bb $\perp$ , ca. 15.30 Uhr Zieldurchgang auf der Reede von Barhöft. Dank unserer größeren Genua ist der Abstand zu FENT III angewachsen, der auffrischende Wind vom Barther Bodden kommend, läßt uns auf den letzten Metern mit dichten Schoten auf Bb-Bug mehrmals bis zur Scheuerleiste krängen.

Ca. 16.00 Uhr an der Nordwestseite des Mittelsteges fest, die Mooringtonne direkt neben dem Heck, wahrscheinlich haben ungezählte Anleger die Tonne Stück für Stück zum Steg verholt. Um mit dem Bug nicht den Steg zu berühren legen wir eine zusätzliche Spring. Schnell ist auch der „schwarze Festmacher“ an Land, unsere Batterie I muß dringend aufgeladen werden. Peter beschäftigt sich auch sofort mit der Rollfock, sie ließ sich nur mit viel Kraft aufrollen. Ein Distanzring fehlt, bei Montage vergessen, Peter schafft eine Lösung, schneidet einen Plastering auf und klemmt ihn an der entsprechenden Stelle fest. Die Rollfock „rollt“ wieder. Die für 14.00 Uhr angekündigte Eröffnung des Festzeltes wird auf die Ankunft der SUND-Flotte verschoben, also kratzt sich PL bei der THETIS-Mannschaft vom ASV Greifswald ein und erhandelt die Mitnutzung des Bootsgrills am Wegrand. Schnell finden sich an dieser sonnigen, geschützten Stelle auch andere Mannschaften (KEA, KALKEI und RASMUS) ein. In vergnügter Runde ist das mitgebrachte Grillgut bald verzehrt, der erste Hunger und Durst gestillt, denn im Festzelt gibt es dann Steaks, Würste und Bier nur gegen Bares und bei ohrenbetäubender Lifemusik einer Drei-Mann-Band (E-Gitarre, Keyboard und Schlagzeug). Sind trotzdem gut und fleißig die Drei. Wir halten es aber nicht aus und verlassen bald das Festzelt, um miteinander und mit alten Freunden (BL aus der KLAUS-STÖRTEBEKER-Zeit bei Schiffahrt/Hafen) schwatzen zu können.

Mit Rotwein, Käsesnacks und ohrenschmeichelnder CD-Musik bei Kerzenschein im Salon, mit Duschen und für BL mit einem

nochmaligen Sich-sehen-lassen im Festzelt geht wieder weit nach Mitternacht ein insgesamt erfreulicher Segeltag zu Ende.

*Sonntag, 18.06.2006*

*Barhöft – Rostock*

07.00 Uhr ist die BOE-Mannschaft auf den Beinen, PL und GL gehen duschen, BL deckt inzwischen den Frühstückstisch und serviert jedem ein Spiegelei auf glasigem Schinkenspeck als Zugabe für den voraussichtlich langen Tag. Gerd wird auf ORISBY (Heiko Hoffmann kam als Einhand-Segler) die Wettfahrt bis Stralsund mitmachen, wir müssen nach Hause.

09.35 Uhr legen wir mit Motor ab, BRANDY-Skipper Ingo ruft uns nochmals zum Steg zurück und fragt, ob wir die Foto-CD erwerben möchten – ja, wollen wir!

In der Hafenausfahrt stehen Genua und Groß bei WNW 3, bedecktem Himmel und 1020 hPa. Motor aus. Die Bundespolizei ist mit Schlauchbooten unterwegs und kontrolliert – Alkohol??? Uns fragen sie nach unserem Reiseziel. Nachdem sie sich verzogen haben gibt's den Ableger – Sherry.

10.05 Uhr verlassen wir bei Tn 16-17 das Fahrwasser, hoch am Wind auf Stb-Bug. DRSO 17,3 sm; 4,7 kn; rwK 274°; KpK 320°.

11.15 Uhr, 54°31,00/12°58,00, wir laufen weniger als 3 kn, also Motor an, Genua eingerollt, wende in Richtung Küste. DRSO 14,4 sm; 3,5 kn; KpK 220°. Holger ruft an und möchte wissen, wie es uns geht – blendend natürlich.

11.40 Uhr, Wind dreht etwas nördlich, können direkt auf Darßer Ort zuhalten und die Genua wieder ausrollen; 4,3 kn.

12.15 Uhr, wieder mehr Wind, Motor aus, KpK 225°; 4,3 kn. Die weißen Dünen des Zingst tauchen schräg vor uns an Bb aus dem Dunst auf, „Klärchen“ ebenfalls. Es gibt Mittag, von BL aufgepeppter Gemüseintopf und Doppel-Mümmelmänner.

13.30 Uhr, Wende vor dem Strand bei 54°26,82/12°47,69. Kein Wind, Motor an, Direktkurs, DRSO 8,7 sm. Wir wollen uns den Saugbagger ansehen, der hier ca. 1 sm vor der Küste scheinbar beschäftigungslos herumliegt. Es ist ein polnisches Gerät. Niemand an Deck zu sehen, wahrscheinlich haben alle Heimaturlaub oder halten Mittagsschlaf. Auch PL wird in die Koje abkommandiert.

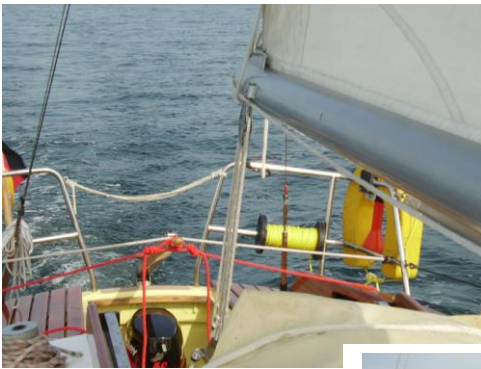
14.15 Uhr, wieder Wende vor dem Strand, KpK 340 ... 320°.

15.15 Uhr, Wende bei 54°29,85/12°42,61, DRSO noch 5,3 sm entfernt; KpK 230 ...240°; die Gummistopp-Steuerung funktioniert gut, BL versteckt sich im Niedergang vor dem kalten Wind.

15.45 Uhr, PL hat ausgeschlafen und kommt in Höhe Zingst-Seebrücke wieder an Deck, es gibt Kaffee und Kuchen, BL übernimmt den Abwasch.

16.50 Uhr, Anruf von Inge, sie ist stolz auf ihr Werk, hat zu Hause den Vorflur gemalt und schwärmt von dem schönen Konzert in der Nikolai-Kirche, das BL gestern versäumt hat.

16.55 Uhr, noch immer 1,66 sm bis DRSO. BL verliert die Geduld. Motor an und mit 4,1 kn auf direktem Kurs. Er hofft, nach Darßer Ort einen guten Anlieger nach Rostock zu haben und verzieht sich auf's Vorschiff mit dem Handy, um fernab vom lärmenden Motor seinem Enkel zum gestrigen 18. Geburtstag zu gratulieren.



Ein „Autopilot“

border wegzukommen.

17.48 Uhr DRSW Bb umrundet. Die Tonne wird mit PL als „Kutscher“ digital dokumentiert. Totale Flaute und eine spiegelblanke See empfängt uns. Die Bernstein-Insel, der „Katastrophenort“ von Donnerstagnacht, ist im Sonnenlicht gut zu sehen.

BL entdeckt im Fernglas

17.12 Uhr DRSO Stb⊥, 20 m. DRSW ist gerade so im Dunst zu sehen. PL wird übermütig und entpuppt sich als genialer Erfinder. Er benutzt die Spi-Schoten vom Vorschiff aus als Fernsteuerung, um möglichst weit vom lärmenden Außen-



Der glückliche BOE-Kutscher

neben Schwänen und anderen



Wasservögeln einen Seeadler und mehrere größere langgestreckte Gegenstände – Seehunde oder Kegelrobben??? Es soll ja wieder mehr davon in der Ostsee geben.

18.30 Uhr PL und BL genießen beide auf dem Vorschiff in der Sonne ein Feierabendbier und glauben kurz, einen Schweinswal gesehen zu haben.

19.30 Uhr Ahrenshoop, Kurklinik Bb⊥, ca. 1 sm. PL füllt die letzten 5 Liter Benzin in den Tank. BL serviert das Abendessen: Wiener Würstchen, Lachsschinken, Heringssalat, Käse, Oliven, Tomaten, Gurken und die letzten 2 Flaschen Bier auf dem Vorluk auf einer blauen Serviette. Es wird ein denkwürdiges, friedvolles, genußreiches Abendmahl und eifrig wird in der Erinnerungskiste gekramt. Mal zupft PL an der Bb-Spi-Schot, um den Kurs nach Stb, mal zupft BL an der Stb-Spi-Schot, um den Kurs nach Bb zu korrigieren. Als Landmarke dient uns seit Ahrenshoop die Dampfsäule des Rostocker Steinkohlekraftwerkes.



Ein Seepicknick - so gemütlich kann Segeln sein

20.25 Uhr, Wustrow Seebrücke, Inge erkundigt sich nach unserem Wohlbefinden, es kann nicht besser sein, so vergnügt kutschieren wir dahin.

21.10 Uhr Neuhaus Bb⊥. 22.00 Uhr Graal-Müritz Seebrücke Bb⊥, BL wäscht ab, PL inspiziert den Tank, es wird wohl bis Gehlsdorf reichen. Von OSO kommt

ein leichter Wind auf, das Groß zieht wieder mit, WARA 6,71 sm; 4,5 kn.

Bevor wir in unsere Autos steigen, wollen wir unseren Alkoholkonsum mit dem Sanddornlikör von Hans-Werner Harmann und einer kleinen Flasche Sekt auf dem Vorschiff liegend und von Erinnerungen träumend beschließen. HWH wollte uns in Neuendorf

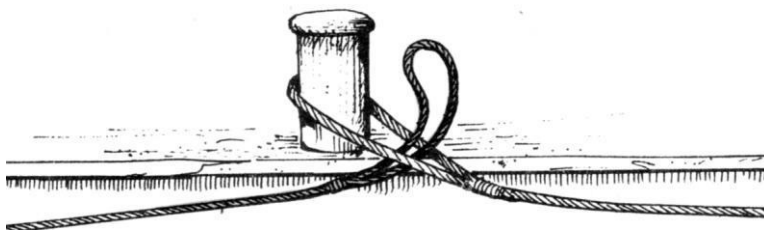
begrüßen, aber das gräßliche Wetter vertrieb ihn wieder an Bord seiner ELAN nach Kloster, wo er tiefend naß ankam. Zuvor versteckte er aber eine Flasche seines hochwertigen, wohlschmeckenden Sanddornlikörs in Neuendorf und informierte PL per Handy über das Versteck – richtig „Kumpel“, der HWN!

Kurz vor Warnemünde beenden wir unser Lager auf dem Vorschiff, bergen das als Schaukeldämpfer benutzte Groß (noch immer weht kein Hauch) und beobachten die NORWEGIAN DREAM beim Auslaufen. Das zögerliche Einlaufen der KRONPRINZ FREDERIK hat uns auf das Ablegemanöver des Kreuzliners aufmerksam gemacht.

Ein wunderschöner, besinnlicher Abend! Vor uns die bunten Lichter von Warnemünde und des Fahrwassers, noch grüßen uns die Blinks der Leuchtfeuer von Warnemünde, Bastorf und Wustrow. In der Ferne hinter uns verabschiedet sich an der Kimm der Leuchtturm vom Darßer Ort – wir sind zu Hause! Eine weitere Fähre, die SKÅNE verläßt den Hafen, Von West nach Ost zieht vor uns ein sehr heller Satellit seine Bahn und hinter uns künden dunkle heraufziehende Wolken ein voraussichtliches Ende der idyllischen Meeresruhe an.

23.30 Uhr passieren wir die Mole, nachdem kurz zuvor noch die Fähre TOM SAWYER uns auslaufend begegnete.

Auch auf der Warnow setzen wir unsere Kutschierfahrt fort und legen 01.05 Uhr am ASV-Steg an, sehr zufrieden mit uns und der Welt.



## HSH Nordbank Cup 2006

Das Angebot, den HSH Nordbank Cup auf der GUTS'N'GLORY zu segeln ließ ich mir natürlich nicht entgehen.

Da die GUTS'N'GLORY schon in Kiel lag entfiel ein Überführungstörn. Am Mittwoch um 14.00 war Treffpunkt an Bord. Vormittags lud ich aus dem Internet noch Wetterberichte und Strömungsvorhersagen für die in Frage kommenden Routen herunter, da mir die Position des Navigators zugedacht war. Johannes, der sonst als Großsegeltrimmer und Navigator fungierte war auf dem ersten leg verhindert. Ich bekam von ihm noch eine schnelle Einweisung in das Programm MaxSea, das mit Vektorkarten auf einem Toughbook neben den Papierseekarten die Basis für die Navigation auf der GUTS'N'GLORY darstellt. An der frisch kalibrierten Elektronik gab es beim Windmesser einige Probleme, weswegen der 33m hohe Mast erklommen werden mußte.

Nachdem ich mit Christopher die Steuermannbesprechung besucht hatte wurde abgelegt. Für das erste leg nach Kopenhagen war wegen angesagter Schwachwinde die Variante um Falster und Møn herum gewählt.

In der Vorstartphase gab es noch ein sattes Ramming. Wir erwischten einen guten Start, trotz einer auslaufenden Fähre. Hinter Laboe parkten wir allerdings in einer Privatflaute ein, während das Feld an uns vorbeizog. Als wieder Wind kam lief es aber ganz gut und wir hofften vor der angesagten Winddrehung von Südost auf Ost die Bahnmarke Gedser Odde passiert zu haben, um dann mit Halbwind gen Norden zu kommen. Leider klappte es nicht ganz, morgens erwischte uns vor Gedser der Flautenteufel. Mit mal mehr, mal weniger Wind ging es an Falster und Møn vorbei. Bei Møn war



Knispel sucht den Wind

jedoch eher weniger Wind.

Ein Anruf bei der Regattaleitung ergab keine Änderung zu den Angaben bei der Steuermannsbesprechung. Wenn es so weitergeht kommen wir wohl kaum rechtzeitig zum Rückstart in Kopenhagen an.

Knispel wurde in die erste Saling gehievt um nach Windfeldern Ausschau zu halten. Marcus und ich nutzten die Gelegenheit und das blaualgengfreie Wasser zu einem Bad. Hinter Møn kam mit dem Dunkelwerden wieder Wind auf. Der Gennaker ging hoch und mit satter Geschwindigkeit ging es unter einem wunderschönen Sternenhimmel inklusive Sternschnuppen auf die Ansteuerungstonne von Rödvig zu. Sie war die nächste Bahnmarke und bei (der erwarteten) Bahnverkürzung das Ziel. Da über Funk nichts angesagt war gingen wir vom Ziel in Kopenhagen aus, bargen



Müdigkeit am nächsten Morgen

kurz vor der Tonne den Gennaker und rauschten mit über 8 kn zwischen Tonne und Bahnmarkenboot durch. Von diesem legte ein Schlauchboot ab und hielt auf uns zu. Sie hatten ganz schön zu tun, um an uns heranzukommen. Als sie heran waren gab es erst einmal die

Information, daß wir gerade das Ziel passiert hatten. Und dazu gab es für jeden ein Lunchpaket. Zur Feier gab es Musik und Bier. Was dann folgte erinnerte mich an das 3. leg des diesjährigen Baltic Sprint Cup. Alle verpieselten sich unter Deck zum Schlafen und Achim und ich fuhren das Boot nach Kopenhagen. Vor Kopenhagen sollte der startende Motor die schlafende Crew zum Segelbergen an Deck holen. Allerdings brachte Achim's Startversuch nur ein Klicken hervor. So ein Ärger, die Batteriekapazität wurde geprüft, so schlecht war sie eigentlich nicht. Die INSCHALLAH lag eine Kabellänge vor. Also an die Funke und Schlepphilfe angefordert. Die INSCHALLAH antwortete sofort und hielt sich bereit. Christopher versuchte auch noch einmal zu starten ... und der Motor sprang sofort an. Achim



Die Flotte auf dem Weg zur HSH Nordbank

hatte statt den Zündschlüssel zu drehen den roten Knopf gedrückt. Und der ist zum Stoppen des Motors. Wer den Schaden hat braucht für den Spott nicht zu sorgen!

Wir machten erst einmal Langelinie fest,

um auf den extra für uns organisierten Brückenzug um 9.30 zu warten. Eine Zählung der schon dort liegenden Yachten ergab daß wir gar nicht so schlecht gesegelt sind. Viele waren nicht vor uns.

Für den Brückenzug gab es schon in der Steuermannsbesprechung klare Anweisungen, da über die beiden zu öffnenden Brücken jeweils eine vierspurige Hauptverkehrsstraße führte und die Passage so kurz wie möglich gehalten werden sollte. Wir suchten uns ein Liegeplatz an der Steintreppe vor dem HSH Nordbank-Gebäude. Nach einem ausgiebigen Frühstück in der umgestalteten Tiefgarage wurde das Boot klariert, die Sachen getrocknet etc.

Als Attraktion wurde ein Drachenbootrennen organisiert. Zwei Boote wurden bemannt, bzw. eins bemannt und das andere befraut. Unsere Frauen wollten komplett teilnehmen. Aber Elena und Christine kamen relativ spät vom Einkaufen und wurden von Achim zum putzen (des schon sauberen) Bordklo's ver-



Auslüften

donnert. So schafften sie es nicht rechtzeitig. Trotzdem (oder deshalb?) gewann die Frauencrew.

Abends fand die Siegerehrung in der Tiefgarage statt. Wir waren nach gesegelter Zeit 6. von 50. Aber bei unserer Vergütung und der Berechnung time on time konnten wir schlecht die Stunden heraussegneln, die wir in der Flaute lagen. Danach gab es Büfett, zwar mit langem Anstehen, aber gut. Zur Party hatte ich Mikael mit eingeladen. Er konnte aber erst nach 21 Uhr kommen, da er mit seiner Frau noch seine Drillinge versorgen mußte. Als er kam hatte sich ein Teil der Crew schon nach Nyhavn verholt. Ich zeigte Mikael die GUTS'N'GLORY und räumte mit Christine und Elena die zum Trocknen und Lüften herausgestellten Schuhe ins Schiff, da es zu regnen begann. Das Feuerwerk wurde wegen Regen vorgezogen, und so konnten wir es noch bewundern, bevor wir zu Christopher und einem Teil der Crew zum Pub nach Nyhavn fahren.



Knispel kontrolliert die Achterliekkurve

Am nächsten Tag erwischten wir einen schlechten Start. Anfangs ging es mit sehr gutem Wind und fast einem Anlieger südwärts. Trotzdem Abstand zu Møn erwischte uns wieder einmal die Flaute.

Als wir in die Rufweite der BANK VON BREMEN kamen, konnten wir es uns nicht verkneifen und riefen im Chor: „3-4-BANKÜBER-FALL“. Mit dem aufkommenden Wind machten wir gute Fahrt, 5,5 Knoten bei 4,5 Knoten Wind.

Nachts erreichten wir die Bahnmarke Gedser Odde. Da wir abgetutet wurden fragten wir per Funk nach, ob Bahnverkürzung

angesagt war. Und so war es auch.

Die TUTIMA-Crew rief an und erzählte das sie nach gleich nach Warnemünde gefahren sei. Bei uns wurde auch überlegt, die GUTS'N'GLORY dorthin zu legen. Ein weiterer Vorschlag war Neustadt, wo der eigentliche Heimathafen und bezahlte Liegeplatz ist.

Kiel stand auch noch auf der Liste der möglichen Zielhäfen. Mein Vorschlag, nach Tallinn zu segeln wurde zwar mit Begeisterung aufgenommen, aber es wurde dann doch Kiel.

Es wurde ein Anlieger mit einem kurzen Holer hinter Fehmarn.

Die Rückfahrt war un-

spektakulär, nur der zeitweise Regen war nicht so schön. Kurz vor Kiel zogen wir noch einmal den Spi zum Trocknen. In die Förde hineinkreuzend übten Christine und Elena Rudergehen. Pünktlich zum Segelbergen gab es eine Dusche von oben. In Kiel wurden wir von Andreas und Christina mit einem Tablett Bier aus dem Kieler Yacht Club empfangen. Nach dem Aufklarieren und Sachen zusammensuchen gingen wir im KYC essen. Elena und Christine zogen ein sehr ausgiebiges Duschen vor, was an sich ja kein Problem darstellte. Nur sie hatten Christophers Autoschlüssel dabei.

Für den Rückweg vermittelte mir Tebbe-Jan (die Tutimisten waren mit dem Auto angereist) noch 2 Mädels von der INSCHALLAH, eine wurde in Hamburg abgesetzt, eine fuhr bis Bremen mit.

Dirk Schietke



endlich wieder Wind

Fotogalerie 2006















## **e-mails von Paul**

*Subject: Grüße vom 1.Tag auf See*

Hallo Jungs,

nun bin ich auf dem Weg, ist echt Klasse, nach der ganzen Feierei mal wieder auf See zu sein, unser Start war super, leider etwas wenig Wind um die schwere Kiste überhaupt in Fahrt zu bringen, die Crew meint noch ein Spi wäre gut, haha in der Nacht kommt etwas Wind auf und die sind noch nicht mal in der Lage abgesehen von 2 Leuten die Kiste die Dünung hinunter zu surfen Kursauschläge von 30° zu jeder Seite frag mich was sie da mit Spi wollen, Fruchtwasserkapitäne! 2 Totalausfälle habe ich ebenfalls zu verzeichnen, dabei ist der Teich glatt, Dünung 1m und See vielleicht 30cm.

Sonst alles i.O. ich meld mich wieder!

Paul

P.S. falls ihr gewillt seit mir zu Antworten, worüber ich mich natürlich freue, bitte schickt mir keine Bilder oder sonst welche riesige Anhänge, zu große Mails werden vom Rechner eh abgelehnt, wegen der Kosten für Datenübertragung per Iridium, die Minute kostet etwa 1,50 Euro.

Danke!

*Subject: Moin Moin*

Moin Jungs,

jetzt bloß nicht böse sein, ich muß Euch einfach mal was berichten. Es ist ein absolut gigantisches Erlebnis, es ist 02:00 UTC, die Crew schläft seit 3h ich sitze ganz allein im Cockpit den Laptop auf den Knien, habe mir eine Flasche vom guten Rotwein geöffnet und mußte mir dann doch ein Shirt überziehen da es sonst etwas frisch ist, der Autopilot fährt, der Wind hat sich etwas abgeschwächt und weht nur noch mit 15 bis 20 kn also gute 4 bis 5 die See ist glatt, die Dünung höchstens noch 3m es ist fast totenstill, nur das rauschen der Bugwelle ist gelegentlich zu hören, senkrecht über mir steht der

Vollmond und wird nur hin und wieder mal von einer der Passatwolken verdeckt doch es ist dann immer noch fast taghell, man wirft noch nicht einmal einen Schatten, im Kielwasser ging er auf, senkrecht hoch und in paar Stunden vor mir senkrecht wieder runter, der Sternenhimmel ist auch so ganz anders hier in Äquatornähe, geiles Segeln! Es geht mit gut 7-8 kn nur so dahin. Ich, der Atlantik wir beide ganz allein niemand sonst zu sehen oder gar zu hören nicht einmal Flugzeuge, Wahnsinn. Die letzten Tage sind wir Etmale von 150-200sm gefahren und es ging immer nur bergab die Wellen herunter. Jetzt sind alle etwas KO. Liegt wohl auch am Wetter, tagsüber brennt die Sonne, man hält es kaum aus. Ich trage den ganzen Tag nur Hut, Sonnenbrille und Unterhose, damit ich mir nicht auch noch den Pimmel verbrenn, bin schon schwarz wie ein Kaffa :) Schuhe? Barfußroute pur, hatte ich schon seit 8 Tagen nicht mehr an. Irgendwie ist alles so phantastisch, ich glaube fast ich träum.

Das einzig blöde, ist diese Regatta, warum? Naja wir segeln seit 7 Tagen voll aber alle anderen sind noch schneller scheint mir, die Karre liegt super auf dem Ruder nur die Geschwindigkeit kommt einem Wurstwagen oder einer Gulaschkanone auf Selbstfahrlafette gleich mehr als 11kn waren überhaupt noch nicht drin, ist wohl der Nachteil wenn man mit solch einem Wohnwagen unterwegs ist bis unters Dach beladen mit Bier und Wein und was der Mensch noch so alles nicht zum Leben brauch. Ich glaub wir segeln total hinterher (soll auch bei google Earth zu sehen sein). Wollt Euch das einfach nur mal berichten, ich fühl mich gerade sauwohl, habe schon 1260sm hinter mir, das Bergfest rückt also näher. Ich glaub ich fahr so weiter bis zum Sonnenaufgang :) geh mir jetzt erst mal einen Cafe solo machen, bis die Tage!

Ich hoffe ihr hattet einen schönen 1. Advent  
Helge, grüß mir die Mädels im Büro, dann grüßt mal bitte Basti und den Schwarzen von mir, habe keine Mailadresse von denen, und außerdem Grüße an alle im Verein und alle anderen die ihr und Ich kenne eine schöne ruhige vorweihnachtliche Woche und vergeßt den Scheiß mit Geschenke kaufen tut Euch den Streß nicht an und was man kaufen kann brauch eh kein Mensch!

so far

Paul

Salt Whistle  
18°48'N 32°09'W

*Subject: Wahnsinn !!!*

Hallo Leute,  
mir fliegt gleich der Draht aus der Mütze, es ist 11:00 UTC, wir sind jetzt seit 9 Tagen unterwegs, vor knapp 12h ist unsere Schnittgeschwindigkeit auf 7,0kn gesprungen, und ihr kennt die "Salt Whistle", wenn ich nur 1mal für wenigstens 35h diesen Schnitt mit der Universitas erreicht hätte, die gegen diese schwimmende Imbuißbude ein echter Racer ist, dann wäre ich den Trip um Bornholm wenigstens 1mal in all den 6 oder 7 Anläufen bei der Warnemünder Woche unter 40h geblieben, ich meine stellt Euch diese Bedingungen vor, es läuft einfach wie Sau! Den Äquator in Sichtweite, 31°Celsius unter Deck 70% Feuchte, draußen gelegentlich mal etwas Regen und ein Surf nach dem anderen. Ihr könnt Euch sicher vorstellen, dieses Grinsen ist nur noch chirurgisch zu entfernen und wenn die Ohren nicht im Weg wären dann könnt ich glatt im Kreis lachen. Supergeil! Die Crew zieht voll mit, hat sogar auch noch Spaß dabei obwohl sie nach den 2h am Rad echt fertig sind und die 6h Ruhe voll brauchen, Ungeübte tun an Bord keine 2 Schritt ohne sich nicht 3mal festzuhalten und 2mal auf die Fresse zu fliegen dabei, wie ein Tischtennisball im Trockengebläse einer Autowäsche wirft es uns umher hab letzte Nacht 2 Kubata verschüttet, schade drum. Ich wünschte, wir zusammen und dann mit einem richtigen Boot, die knapp 2500sm wären der absolute Hammer und am Ende, Karibik! Ich trink ein für Euch mit auf Euer



wohl, in der Salt Whistle Bay versprochen! OK?  
Das beste kommt noch, eigentlich tu ich den lieben langen Tag nichts, außer lesen und irgendwie Zeit totschiagen und dann noch dem Backschafter helfen, die meisten sind schon überfordert, fest vertäut im Hafen auf solch einem Bootsherd für 7Leute zu kochen, bei der Schaukelei geht das gleich ganz in die Hose, also übernehme ich den Part als schmieriges Köchlein, sie haben auch bis jetzt immer aufgegessen außer der eine oder andere, da hätten wir die Portion auch gleich über die Reling werfen können :-)  
heute morgen gab es gebratenen Fisch, auf die Idee bin ich letzte Nacht gekommen, da flog doch glatt einer durch die Luke direkt in den Salon, ist gar nicht schwierig, man muß halt morgens nur die Runde über Deck machen und die fliegenden Fische einsammeln, heute waren es 11, ausnehmen brauch man sie nicht, nur die Flügel und Kopf ab, der Kütt kommt dann gleich mit raus und ab in die Pfanne, schmeckt so ein bißchen ähnlich wie gebratener Hering.

also bis denn dann, ich werde jetzt mal ein Halse fahren lassen um noch etwas weiter südlich zu kommen, direkt auf den Großkreis nach St. Lucia.

eat my shorts

Paul  
Salt Whistle  
18°50'N36°48'W

*Subject: Barrakuda oder Wahoo*

Hai Leute,  
endlich ist mal wieder etwas passiert von dem es sich zu berichten lohnt, Ich habe mal wieder einen Fisch gefangen, diesmal einen den ich noch nicht hatte, er hat stark gekämpft, doch natürlich verloren, bin eben Profi :-). 4kg hat er zusammen gebracht, lies sich wunderbar Filetieren und es blieben 8 Stücke zu je ca.150-200g über. Hat auch sehr gut geschmeckt, die Frage die wir uns stellen was war es, als ich ihn das erstmal an der Leine springen sah sagte ich sofort Barrakuda, hat auch eine gewisse Ähnlichkeit, doch später kamen mir dann doch Zweifel, Barrakuda hier draußen soweit weg vom Land was tut der hier? Was könnte es sonst noch sein, der Kopf

erinnert an einen Blauflossenthun, der Rumpf und die Flossen eher an Makrele, die Zeichnung irgendwie an Marlin, ich hab's auf jeden Fall photographisch fest halten lassen, der Knipser mußte extra über den Bug ausgebaut werden damit das Vieh ins Bild paßte, nein natürlich nicht aber 90cm hatte er, ehrlich. Ich habe mal was über Wahoo gelesen nur leider habe ich bis heute, maybe gestern, noch nie einen gefangen und wie Barrakuda sah er dann doch wieder nicht aus, der erinnert eher an Hecht von der Form und an Lachs



bzw. Regenbogenforelle von der Zeichnung her. Naja vielleicht wißt ihr oder könnt mal nachschauen ob es Wahoo gibt und wie er aussieht, ist schon blöd so ein Filet ohne Preisschild, Abpackdatum, Füllmenge und Inhaltsangabe wie bei Aldi in der Truhe :-)  
nee im Ernst habe nur noch knapp 1000sm schade es geht vorbei mir graut vor der Zivilisation, naja nicht wirklich, freu mich auf unser nächstes gemeinsames kühles Blondes

bis denn dann  
Paul

*Subject: schönen 2. Advent*

Hallo Leute,

zunächst einmal vielen Dank an Jan, Gunnar und Olli, es war tatsächlich und definitiv ein Mahoo, das Rezept konnten wir leider nicht umsetzen, da es uns 1. an Bananen und 2. an frischer Minze mangelt, hat trotzdem sehr gut geschmeckt. Was gibt's sonst neues?

Irgendwas passiert ja immer und gestern in der Dämmerung hätte es beinahe geklappt, Glück gehabt, gerade eben dann Volltreffer wir haben einen Wal gerammt, ich sag Euch das hat gerumst den Schreck vergißt du so schnell nicht, am Schiff sind keine Schäden erkennbar, vom Vieh war nicht viel zu sehen, war aber nicht gerade klein, die Fluke hatte eine Spannweite von ca.1,50m mehr konnte ich so schnell nicht sehen, außer das er pechrabenschwarz war. Der 1. Schreck ist weg und weiter geht die wilde Jagd mit derzeitig 9,2kn über Grund schlingern wir die Seen herunter.

also Euch einen schöne Advent und mir etwas Schatten, ich komm sonst um vor Hitze

Paul

*Subject: ein ganz normaler Tag*

Hai,

also eigentlich hatte ich schon befürchtet, ich könnte Euch überhaupt nichts berichten. Ich hab lange geschlafen, war anschließend ein Stündchen auf der Badeplattform planschen, was übrigens sehr viel Spaß macht bei der Wassertemperatur und den Wellen, die heute wieder gut 5m haben, anschließend hab ich noch 2 Bierchen getrunken, eben ein ganz normaler Tag auf der Barfußroute. Irgendwann mußte ich dann doch aus der Sonne, das Tauwetter für Dicke hält man nicht länger als 3-4h aus, setzte mich an den Kartentisch und döse, halte ein kleines Nickerchen und dann, dann ist es passiert! Die Wünsch schreit und bettelt gerade zu um Gnade, ein Sound den man nie vergißt und schon gar nicht mit irgend einem anderem Geräusch an Bord verwechseln kann, Musik in den Ohren eines jeden Mannes, der nicht gerade auf Norwegerpullis und Bastlatschen steht, das weckt den ureigenen Tötungsinstinkt. So schnell wird sonst niemand wach ich schon gar nicht, begleitet vom eigenem Schrei "Fisch" bin ich wie ein geölter Blitz raus und zum Heck. Ich nehm die Schnur in die Hand und denke noch "Ach du Scheiße", abschneiden den muß ich laufen lassen oder doch nicht? Also, lasset die Spiele beginnen, der Kampf geht los, es reißt mich 2 mal fast von Bord die Angelsehne zieht sich nur so durch die Hand in die rechte schneidet die Sehne richtig rein und der süße Saft fängt

an zu laufen, dafür muß er sterben, er hat es ja so gewollt. Willi kommt mir zur Hilfe gemeinsam ziehen wir ihn ans Heck ich mit Libebelt und Arbeitshandschuhe auf die Badeplattform, die Linke verschwindet fast vollkommen unter seinem Kiemendeckel, ich laß mir den Gin reichen (vom billigen) es geht ein großer Schluck rein nichts passiert, also noch einer, dann ist endlich Ruhe. Wir hieven das Monster an Deck gut 18kg (Vergleich mit 2 Eimern Wasser) es dauert nicht lange, dann kommt er wieder zu sich, ich bin leider immer noch damit beschäftigt die Flosse am Padeye zu laschen, bekommen den Knoten nicht zu und halte das Biest mit beiden Händen am Schwanz, unglaublich wieviel Kraft die Teile haben, nach ein paar Minuten ist Schluß und ich kann endlich zum Messer greifen und mir meinen Tribut holen! Die Crew traut sich ja leider nicht ein Tier zu töten, aber fressen tun sie ihn dann doch :-).



Jedenfalls ich das Messer rein muß irgendwie mehrmals mit Wucht zu stechen, die Wirbelsäule ist einfach nicht durch zu bekommen, aber dann zucken nur noch ein paar Nerven, das Cockpit sieht aus wie ein Schlachthof alles voll Fischblut ich seh aus wie ein Kannibale, aber ich habe gesiegt, Ok er ist 3 Nummern zu groß für uns, aber kleiner war gerade nicht. Erst mal Siegerfotos, dann in aller Seelenruhe ein paar kg Filet heraus schneiden, der Rest ins blaue Regal. Also mein Sonntagsbraten steht fest: Gelbflossen Thun, heut

abend gibt es erst mal Sushi und vielleicht noch ein Kaspacho vom Thun an Dosengemüse :-)

also bis die Tage

Paul

*Subject: Ach wenn doch jeder Tag Montag wär*

Moin, Moin,

ich hab mal wieder soviel zu erzählen. Also zunächst einmal unsere Häppchen vom Thun waren reichlich am Sa Abend und oberlecker, aber der Braten vom 2. Advent war die echte Krönung, unser Bordbackofen/Herd hat seinen Meister getroffen, für wahr ich habe mich selbst übertroffen. Natürlich war es viel zu viel für uns 7 doch was sollte ich tun, es handelte sich nun mal nicht um ein kümmerliches Filet wie man es in irgend welchen miefig, piefigen 4\* Restaurants bekommt sondern um Brocken aus Filet etwa so groß wie ein Unterschenkel und davon gleich 2, wirklich es hätte für einen Hexenhausdienst im Februar gereicht :-)

Nach dem der Eiweißshock etwas Abgeklungen war und auch der Obstsalat gemundet hat, OK war nur aus der Dose, aber dafür mit Rosinen und Rum und Zucker flambiert, war es auch schon duster draußen.

Liebe Freunde, ich kann hiermit offiziell bestätigen, der 2.Advent geht super ohne Eis und Schnee und Kälte und Glühwein und Karussell fahren, ein paar Millionen Kubikmeter Atlantik blau wie Tinte und warm wie Duschwasser dazu ein paar kalte Bierchen und Sonne mehr brauch ich nicht, herrlich.

Der Sternenhimmel letzte Nacht war ebenfalls mehr als nur gigantisch, eigentlich ist er das jede Nacht, bisher gewesen, nur leider ging der Mond immer viel zu früh auf und man hatte nie so sehr viel davon, gestern ließ er sich erst um 3:00 UTC sehen und da es gegen 22:00 UTC dunkel ist hatte man etwas davon und außerdem konnte ich sowieso nicht schlafen ihr wißt schon der Thun im Magen und dann die Wärme, ich überleg schon gar nicht mehr ob ein Shirt zur Nacht sinnvoll wäre oder nicht, ich brauch es sowieso nicht.

Also saß ich mal wieder nur in Slip an Deck und starre in den Himmel, so knapp 2000km von jeglicher künstliche Lichtquelle entfernt, sieht man so sehr viele Sterne wie sonst wohl nur im Himalaya.

Und dann in den frühen Stunden des Morgens war es mal wieder soweit, zum 2. mal in meinem Leben dürfte ich das Kreuz des Südens sehen, eigentlich unspektakulär, aber wenn man weiß das es eben nur von der Südhalbkugel aus zu sehen ist und eben

manchmal noch ein paar Grad weiter nördlicher, dann freut man sich eben doch diebisch wie ein kleines Kind, mir ging es jedenfalls so. Der Montag bracht zunächst nicht viel, ein Tag wie jeder andere auch eben, 90% nichts tun und genießen, die 10% der Zeit die dann noch bleiben vom Tag verbringt man mit Nahrungsaufnahme und Körperpflege, ich bin so gut rasiert wie seit vielen Jahren nicht mehr, wie soll es auch anders sein, wenn man sich 2mal am Tag auf die Abwechslung einer frischen Rasur freut, ich kann das regelrecht zelebrieren.

Gegen 14:00UTC das entspricht etwa 10:00 Ortszeit, hab ich dann meinen obligatorischen Vormittagsschlaf gehalten, als ich 2h später wieder aufgestanden bin war niemand mehr da, alle an Deck, ich also mal nachschauen was los ist, ein Wal, war wohl ein Zwergwal angeblich schon seit 30min könnte aber auch ein besonders großer "Großer Tümmler" gewesen sein, so seine 6-8m würde ich schätzen, er spielt ein wenig schwimmt immer zu ums Schiff läßt sich zurückfallen und schießt dann mit den anrollenden Wellen heran und an uns vorbei nur wenige Meter von uns entfernt höchstens jedoch 5m dabei dreht er sich auf den Rücken, zeigt seinen weißen Bauch. Ein traumhaft schönes Schauspiel, etwas später sehe ich schon doppelt, nicht wirklich es sind tatsächlich plötzlich 2 und nun geht das Spielen mit uns erst richtig los, ich kann es wirklich nicht beschreiben das müßt ihr selber sehen, gut 2h sitzt ich auf unserer Badeplattform und schaue zu, immer wieder im Abstand von nur wenigen cm am Heck vorbei von links nach rechts und andersherum unerwartet aus der Tiefe aufsteigend und dann plötzlich wieder 30-40m hinter uns auftauchend, atemberaubend mit welcher Geschwindigkeit und scheinbaren Leichtigkeit sie durchs Wasser gleiten.

Also man soll nicht glauben es ist langweilig hier auf'm Teich, es passiert nur alles sehr langsam, denn man hat viel Zeit und eine unglaubliche innere Ruhe dabei und ob man nun drauf wartet oder nicht, jeden Tag mindestens 1 neue tolle Erfahrung. So ich mach mich mal auf in die Kombüse, oder ach was erstmal ein Schoppen guten spanischen Roten, dann Nachmittagsschlaf und dann kommt die Kombüse dran, obwohl Micha wird schon Nudeln mit Soße für 7 Leute selbst auf die Reihe bekommen, außerdem ist es ja erst 18:00 da hat es noch Zeit mit Abendbrot. P.S. vom Serrano ist auch nur die Hälfte da, irgendwer außer mir

muß da auch noch heimlich dran naschen, aber sieht schon cool aus so ein angefressenes Schweinbein überm Salontisch

so far

gerade die 300sm unterschritten dann nur noch den offiziellen Scheiß mit der ARC und dann ab in die SaltWhistle Bay zum Coconutdream

Paul

*Subject: Salt Whistle over and out*

Hallo Leute,  
heute am 13.12. bin ich nach ca.17 Tagen um 11:58 01 Uhr Ortzeit (UTC-5h) wohl als 114. über die Linie gegangen. War mal wieder eine sehr schöne Tour auf dem Atlantik, aber das erzähl ich Euch in Ruhe detailliert, falls es Euch interessiert. Über unsere Gruppeneinteilung, bin ich nach wie vor sehr verwundert, wird wohl bei der Plazierung nicht viel bei rum kommen unser TCF ist einfach sehr hoch warum auch immer, doch dieser Urlaubsdampfer ist laut Worldcruisingclub genauso schnell oder meist sogar schneller als z.B. eine Salona45 mehrere Oyster ab 55 Fuß aufwärts, mehrere Swan ab 57 Fuß, mehrere Discovery 55 und 3 Amel Super Maramu usw. hab echt keine Ahnung wie die zu solch einer Einschätzung kommen nur irgendwie ärgerlich für mich, weil wir wirklich schnell waren und dennoch sicher ohne irgendwelche Problemchen rüber gekommen sind. Wenn ich dazu sehe, womit sich andere so rum geärgert haben, 3 Mastbrüche, Ruderschäden die in 1 Fall sogar zur Schiffsaufgabe führte, Krankheiten, Angst, MoB usw. Aber wer sich in Gefahr begibt... also macht's gut, ich verpiß mich hier so schnell wie möglich irgendwo Ruhe finden vor dem ARC-Scheiß, es war wirklich so schön da draußen und hier geht der ganz Trubel wieder los, bin jetzt seit 7h im Ziel und habe vom Mief und Gestank der Zivilisation und dem Lärm schon üble Kopfschmerzen bis So den 15.12. 18:00 zulu halte ich diese Adresse offen, danach bin ich wieder ausschließlich unter meiner normalen Email-Adresse zu erreichen

Salt Whistle PI3232  
14°04'.467N  
60°56'.945W  
St.Lucia West Indies  
RodneyBay  
berth A98  
Yacht in Transit

Paul, over and out

### **Softeis im September**

Nach dem verregneten und kalten August hatten wir Hoffnung auf einen goldenen September. Für das erste Septemberwochenende war ein Törn nach Nysted angedacht.

Eine Umfrage per e-mail ergab Babett, Niels und Bernd Block als Crew. Windfinder.com sagte für Sonnabend eher laue Winde aus südlichen Richtungen voraus. Sonntag früh sollte es bis 21 kn, vormittags abflauend auf 15kn aus Süd bis Südwest geben. Babett sagte leider ab. Bernd besorgte Essen, ich etwas zu trinken und es konnte losgehen.

Nach dem Ablegen motorten wir bis zu den Molenköpfen, um Zeit zu sparen. Hinter der Molen ging dann kurz nach dem Groß auch der Spinnaker hoch, der uns bis auf 2,5kn beschleunigte. Bis der Wind weiter einschlief. Dann mußte Rudolpho wieder an die Arbeit.

Zwischenzeitlich bekamen wir noch tierischen Besuch, ein Brieftaube landet auf dem Vorschiff für eine kurze Erholungspause. Später kam noch eine Hornisse auf einen Abstecher vorbei.

Hinter dem Fahrwasser durch die Untiefen Östre Märker konnten wir die östliche Untiefentonne gut anliegen, aber der Wind ließ nach und wir nahmen die Segel weg und motorten, um noch vor dem Dunkelwerden anzukommen. Über dem Windpark näherte sich eine Gewitterzelle, die uns wider Erwarten doch noch erwischte. Es goß wie aus Kannen, innerhalb einer halben Stunde füllte sich eine leere Tasse im Cockpit mit 40mm Wasser. Die Sicht ging rapide herunter. Ich nahm die Geschwindigkeit zurück, um die Tonne nicht vor dem



Durchgehen der Zelle zu erreichen. Das ging auch gut auf, nachdem es wieder aufklarte hatten wir die Tonne backbord voraus. Nachdem kurz vor Dunkelwerden angelegt wurde holte ich mir erst einmal das obligatorische Anlege-Softeis. Das anschließende Grillen erfolgte mit Petroleumfunzel und zum Teil bei Nieselregen. Die Nacht wurde laut, es orgelte ordentlich. Der angesagte Starkwind meldete sich, die Kuchenbude knatterte und ich machte kaum ein Auge zu und guckte ich im Regen nach den Festmachern. Am nächsten Morgen stand am Hafenmeisterbüro etwas von 6-7 Bft. Aus S bis SO. Nicht gerade prickelnd, speziell die Windrichtung. Aber der Hafenmeister meinte, im Tagesverlauf soll es abflauen. Beim Frühstück wehte es die Wurst von der Stulle. Eine Windmessung ergab 6 Bft., teilweise nur 5, in Böen 7. Also 2. Reff und kleine Fock. Zwischen den Wolken guckte ab und zu sogar die Sonne durch. Es gab ein Ablege-Softeis. Mit Rauschefahrt ging es los. Eigentlich wollte ich wieder über Östre Märker zurück, aber dazu hätten wir 2,5sm genau gegenan gemußt. Also heizten wir nach Gedser und konnten Rostock anliegen. Zum Teil konnte ich sogar 10..20° Überhöhe holen. Ab dem Verkehrstrennungsgebiet begann Dauerregen und es flaute ab, so daß wir ausrefften mußten, um noch über 3kn Fahrt zu behalten. Der Wind schralte zunehmend, ich könnte bald nur noch Südostkurs halten. Ewig verhüllte der Regen die Sicht und weder Kühlturm noch Bockkran kamen in Sicht. Niels wurde schon unruhig. Kein Wunder, sein „Ölzeug“ war komplett durchnäßt. Gutes Ölzeug ist doch sein Geld wert, auch wenn es beim Bezahlen weh tut, in solchen Situationen bereut man die Ausgabe nicht. Es frischte wieder auf und siehe da, die Kühlung war in Sicht, Rostock war noch vom Regen verhüllt. Aber bald sah man auch die Silhouette von Warnemünde, genau voraus. Das Mitnehmen der Überhöhe hat sich also gelohnt. Ohne einen Holer heizten wir bei dem wieder auffrischenden Wind an der Reffgrenze nach Warnemünde hinein. Das Anlegen erfolgte immer noch im Dauerregen. Aber im Großen und Ganzen war es doch ein schönes Segelwochenende.

Dirk Schietke

## **Jahresbericht 2006 der SY UNIVERSITAS**

### *Trainingstour nach Gedser im April*

Mit unserem ersten Neuzugang des Jahres legten wir noch vor dem Ansegeln zur ersten Ausfahrt ab. Ziel war bei kühler Witterung der Hafen von Gedser. Seine Kleidung entsprach eher den sommerlichen Temperaturen, die im Mittelmeer erreicht werden. Das hat ihn nicht abgeschreckt.

### *Regelmäßiges Training zur Mittwochsregatta vor Warnemünde*

Fast jeden Mittwoch haben wir gegen 17.00 Uhr im Verein abgelegt. Unter Motor ging es nach Warnemünde, kurzer Stopp im Alten Strom und dann zum Start. Je nach Wind ging es schneller oder langsamer um die Reede- und Wracktonne herum, durchs Ziel und dann gleich nach Hause in den Verein. Gegen 22 Uhr waren wir meistens wieder da. Zum Beginn der Serie waren wir so zwischen 4 und 5 Mann. Durch die Werbung in Uni, Mensa und Verein sprach sich dieser Termin rum und zum Ende der Saison waren meist über 12 Leute an Bord.

### *Europa-Hotel-Trophy (Pfingsten-Regatta)*

Nach erfolgreichem Start konnten wir uns von den anderen Booten absetzen und draußen auf See unseren Kurs segeln. Bis Kurz hinter Heiligendamm hielt der Wind durch, dann änderte er die Richtung und eine kleine Kreuz (für uns) begann. Um die Tonne vor der Seebrücke und dann ins Ziel. Der zweite kam etwa 40 Minuten später. Unsere Zeit reichte für einen berechneten zweiten Platz. So konnten wir den Pokal für die schnellste gesegelte Zeit wieder zurück erobern.

Der Abend endete in einem rauschenden Fest an verschiedenen Orten.

### *Rund Bornholm*

Wie immer eine schöner Schlag bis Bornholm, dahinter Flaute, Flaute und drehende Winde. Zurück ging es dann wieder. Aber das geht ja allen so und daher sprang am Ende ein sechster Platz raus. Die Crew wurde in Warnemünde mit einem Rostocker Pils empfangen und vom ZDF interviewt.

### *Bäderregatta*

Von wenig Wind Richtung Kühlungsborn getrieben konnten wir als Dritter durchs Ziel segeln. Erstaunlich war, wie weit das Feld auseinander gezogen wurde. Während wir schon wieder auf dem Heimweg vor Börgerende waren, kamen uns die letzten noch entgegen. Viele mußten abbrechen, obwohl das Ziel nach Heiligendamm vorverlegt wurde.

### *Hanse-Sail*

Wie schon seit Jahren nutzten wir die Möglichkeiten der Hanse Sail um die Bordkasse aufzubessern. Mit gut zahlenden Gästen drehten wir einige Runden durch das Getümmel.

Da die Lady anspruchsvoll ist, lassen wir kaum eine Gelegenheit aus, auf diese Weise die Taschen zu füllen.

Zu nennen sind: Ärztesegeln, BMW-Segeln, BP-Segeln, ein zweites mal Ärztesegeln und eben die Hanse-Sail.

### *Herbstdreieck*

Das Warnemünder Herbstdreieck nahm Christian zum Anlaß mit der UNIVERSITAS zu segeln.

Mit einer gemischten Crew nahm er teil und konnte einen dritten Platz ersegeln.

### *Herbsttour*

Wie auch schon traditionell haben wir wieder eine Saisonabschlußtour über die Ostsee gemacht. Ziel war es eigentlich, rund Seeland zu segeln. Die erste Nacht verbrachten wir im Alten Strom. Morgens konnten wir direkt unter Spi auslaufen. Da zu wenig Wind war, kamen wir nur bis Klintholm, nutzten aber ausgiebig die Sauna. Nächsten Morgen wollten wir um 9 Uhr ablegen. Die Frühableger belehrten uns eines Besseren. Sie standen bis 11 Uhr wie angenagelt vor der Hafeneinfahrt. Als sie sich bewegten starteten wir auch, nach Kopenhagen.

Ein Abend in Kopenhagen. Morgens mit Zahnbürste und Handtuch zu Fuß in die Einkaufsstrasse zum Brötchen holen. Drei Stunden warten auf den Hafenmeister und schon ging es zurück nach Klintholm. Bei Wind von vorn, nicht zu knapp und Strom von hinten, auch nicht zu knapp. Ergebnis war eine eineinhalb Meter hohe, 12 Meter lange Welle. 2 Stunden ging das so, dann bogen wir ab nach Dragør. Rechtzeitig vor einem beeindruckenden Gewitter.

Zurück wieder über Klintholm nach Rostock.  
Wir hatten alles dabei, Kurze-Hosen-Wetter, Weltuntergang,  
Herbstwetter und drei komische Vögel an Bord.

### *Absegeln*

Das Ende der Segelsaison wurde diesmal anders gestaltet. Da in Warnemünde die abendliche Party geplant war, mußten wir uns einen schönen Plan für den Tag machen. Wir bereiteten ein ausgiebiges Segler-Frühstück vor. So hatten alle im Verein die Möglichkeit die Saison noch einmal Revue passieren zu lassen. Das wurde von den Mitgliedern ausgiebig genutzt, so daß wir einige aus dem Saal fegen mußten. Während die Anderen ablegten machten wir gleich klar Schiff. Unter Segeln folgten wir dem Feld nach Warnemünde. Unterwegs lieferten wir uns ein Rennen mit der TUTIMA. An der Mole angekommen ging es unter Vollzeug auf die Ostsee. Die Lady legte sich auf die Seite und wir segelten für etwa zwei Seemeilen einen harten Anlieger, der Großschoter hatte ordentlich was zu tun. Dann konnten wir abfallen. Mit bis zu 13 Knoten rauschten wir wieder zurück in den neuen Yachthafen. Für alle Neuen auf dem Schiff eine ganz neue Erfahrung. Entsprechend gelöst war die Stimmung und wir feierten ausgiebig. Die Siegerehrung der Mittwochsregatta überraschte uns mit dem Ersten Platz in der Gesamtwertung des Jahres 2006. Für uns ein toller Erfolg und eine Spitzenparty.

### *Die Crew*

In der Saison 2006 hatten wir reichlich Nachwuchs mit fünf neuen Crew- und Vereinsmitgliedern. Besonders die regelmäßige Teilnahme an den Mittwochsregatten und die ausgiebige Werbung an der Uni haben zu den Neuzugängen geführt. Der Verzicht auf das Mitsiegelgeld, an den Mittwochsregatten, hat es einigen leichter gemacht einmal reinzuschmecken. Daraus ist eine zuverlässige und schlagkräftige Crew für die Saison 2007 entstanden.

### *Die Neuen*

Robert Lawrenz: 27 Jahre, Schornsteinfeger, FG1

Wieland Jähme: 29 Jahre, Jurist

Alex Schulz: 26 Jahre, Medizinstudent

Micha Dau: 27 Jahre, Medizinstudent

Ingo Jonuschies: 28 Jahre, Maschinenbaustudent

Robin Bülow: 24 Jahre, Medizinstudent

Ich habe im Frühjahr 2006 von der Uni Greifswald an die Uni Rostock gewechselt. Und da war mir sofort klar, daß ich auch segeln will, gerade wenn man das Meer so direkt vor der Tür hat. Über die Website der UNIVERSITAS bin ich auf den Verein und die UNIVERSITAS gestoßen und dann auch gleich in den Verein eingetreten. Hier wurde ich sofort in die Crew integriert, obwohl ich 2006 durch den Uni-Wechsel relativ wenig Zeit zum Segeln hatte. Die Crew ist aber ein super Team, welches neben dem Segeln auch so viel zusammen unternimmt. Das macht einfach Spaß.

Michael

Aufgrund der super Aufnahme in das Team wurde es mir sehr leicht gemacht, gefallen am Segeln auf der UNIVERSITAS zu finden. Nicht nur der gute Teamgeist und das miteinander Reden brachten mir das Konzept der UNIVERSITAS und die Ziele des ASV z.R. näher. Auch die sofortige Einbindung in die Aufgaben an Deck, die Übergabe von Verantwortung und das Leben von Seemannschaft machten jeden Törn zu einem freudigen Erlebnis.

Ingo

### *Winterarbeit*

Durch den guten Zustand des Schiffes, beschränken sich die Arbeiten auf kleinere Reparaturen und Umbauten und die normalen Winterarbeiten. Dazu gehört das Unterwasserschiff schleifen und streichen, das Boot reinigen und die Ausrüstung zu kontrollieren und gegebenenfalls zu ersetzen. Aufgrund der guten Teamarbeit ist es unser Ziel, das Boot schon im März zu Wasser zu lassen.

### *Saison 2007*

Für die Saison haben wir uns wieder viel vorgenommen. Dazu gehört die weiterführende Ausbildung der Crew in Seemannschaft, Navigation, Regattasegeln und allgemeinem Verhalten auf dem Wasser. Wir wollen alle auf den Erwerb von Segelscheinen vorbereiten. Dazu gehört auch die regelmäßige Teilnahme an Regatten.

### *Kommunikation*

In dieser Saison wollen wir die Absprachen für Regattateilnahmen über unsere Homepage [www.SY-UNIVERSITAS.de](http://www.SY-UNIVERSITAS.de) laufen lassen. Aus diesem Grunde wird diese momentan umgestaltet und enthält nach Fertigstellung einen Plan mit den Regatten für die Saison 2007. In diesem Plan ist auch eine Crewliste enthalten in die man sich durch Meldung eintragen lassen kann. Auf diese Weise wollen wir erreichen, daß jeder Interessierte Zugang zu den Informationen und zu uns hat.

### *Sponsoren*

Auch die vergangene Saison war wieder nur durch die Unterstützung unserer treuen Sponsoren möglich. Für dieses Vertrauen möchten wir uns rechtherzlich bedanken bei:

- Hanseatische Brauerei Rostock GmbH
- Istec AG
- Yachtcare
- Industrie- und Yachtausrüstung, Rainer Treulieb
- Waterland Yacht Charter, Trees und Jan Zetzema
- Yachtservice Pohl GmbH

### *Ende*

Wir wünschen Euch und uns eine erfolgreiche Segelsaison 2007 und immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel.

Auf eine Diskussion freuen wir uns.

## **Auf fremden Pfaden oder Regattasegeln in British Columbia**

(von tiefen Gläsern)

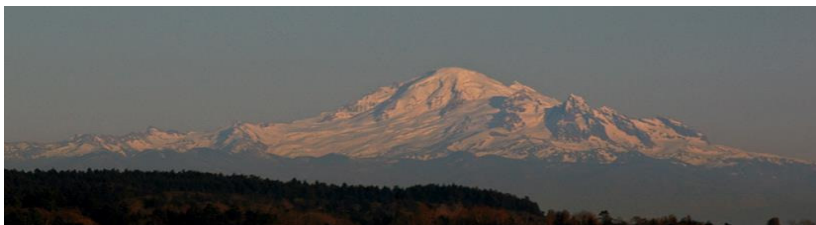
Mitte Februar des Jahres 2006 war ich zwecks einer bezahlten Beschäftigung von Magdeburg über Wuppertal, Düsseldorf und Frankfurt nach Vancouver gekommen, wo ich mich sodann an der University of British Columbia eifrig an die Erforschung der Neurone kanadischer Mäuse und Ratten machte. Vancouver, an der Fraser-Mündung und dem Fuß einer Bergkette gelegen, erwies sich bald als absolut langweilige Großstadt, die von Ferne betrachtet am schönsten ist. Doch eben diese Ferne ist es, die alles mehr als aufwiegt, das Vancouver selbst nicht zu bieten vermag; mit über 1000m fast senkrecht aus dem Meer aufsteigenden Bergen, selbst im Hochsommer mit Schnee bedeckt, dazu Gletscher, unzählige große und kleine Inseln, kalter Regenwald, geprägt von riesigen Mammutbäumen, die bis an das Wasser reichen, Weißkopfsseeadler und Delphine, und 3 Sommermonate voller Wind und Sonne, liegt eines der schönsten Segelreviere dieser Erde direkt vor den Toren der Stadt. So zog es mich freilich alsbald von meinem Arbeitsplatz im Labor fort in eine ganz andere Richtung. Bei meiner Suche nach einer Segelmöglichkeit stieß ich schließlich auf Heather Wylie von der Rhumb Line, die zwar nicht mehr so häufig segelte, aber viele Leute der hiesigen Regattaszene kennt...

Es war Donnerstag nachmittag vor einem verlängerten Wochenende, als mich eine e-mail von Heather erreichte, J9 (eine der 3 J29-one-design-Yachten in Vancouver, die anderen beiden sind EQUILLIBRIUM von Skipper Russ und RHUMB LINE) sucht für das kommende Wochenende noch Crew. Nach kurzem E-mailwechsel mit Skipper Darren stand für mich fest: Genug gearbeitet, morgen früh geht es mit J9 nach Vancouver Island, Cow(ichian) Bay.

Der Freitag Morgen begrüßte mich mit dem schönsten Segelwetter, strahlendblauem Himmel und frischen Wind aus südlicher Richtung, das ich, während ich im Royal Sailing Club of Vancouver in Kitsilano auf Darren wartete, nach all den langen Tagen im Labor erst einmal auf den sanft schaukelnden Schwimmstegen genoß. Ich hatte viel Zeit - zugegeben, diese vier Worte kommen mir irgendwie Spanisch vor - zum Genießen, doch zu guter Letzt legten Darren, sein 1 WO Chris und ich mit nur unwesentlich mehr als 1,5 Stunden

Verzögerung vom Steg ab und nahmen Kurs Richtung Vancouver Island, genauer gesagt Richtung Salt Spring Island. Noch einmal boten die dicht an dicht stehenden und steil aufstrebenden Hochhäuser von Downtown, von der Morgensonne in weiche Farben getaucht, mit den dunkel bewaldeten Bergen im Hintergrund einen der schönsten Anblicke Vancouvers, ehe ich mein Augenmerk an Kap Point Grey vorbei auf die Strait of Georgia richtete. Dies ließ mich allerdings ein solch schönes Segelwetter erwarten, daß ich doch lieber flink mein Ölzeug anzog – gerade noch rechtzeitig, denn die steife Brise hatte, die Strait of Georgia der Länge nach bestreichend, eine hübsche Welle aufgetürmt, die uns hinter Point Grey höchst ruppig und überaus feucht-fröhlich in Empfang nahm. Da dauerte es nicht lange, bis sich Chris und Darren die Frage stellen mußten, warum sie eigentlich noch immer nur ihre Sommershorts anhatten...

Dann aber, als wir die Strait of Georgia hinter uns hatten und in die Vancouver Island vorgelagerte Inselwelt eintauchten, ging dem Wind mit einem Mal derart gänzlich die Puste aus, daß uns nichts anderes übrig blieb, als die Petro-Canada-Genua auszupacken und uns ganz der Betrachtung der steilen Klippen und schmalen Rinnen hinzugeben, deren Hintergrund der Dank seiner Höhe von über 4000m auch im Hochsommer schneebedeckte Mount Baker bildete, indem er sich über die Dunstschleier der Fraserebene erhob (da mir die Filme vor den Fotomotiven ausgegangen waren, leider keine Fotos) oder uns schlicht sonstwie in Geduld zu fassen. Bei dieser



Gelegenheit lernte ich sodann, daß man Gin nicht nur trinken, sondern auch spielen kann -es ist sozusagen die Kurzvariante von Canaster.

Endlich im Hafen von Cow Bay angekommen, enternten wir, verstärkt um weitere 4 Mann und eine Frau, erst einmal die Hafenkneipe, was



sich als nicht ganz einfach erwies, bei über 70 Booten am Start, doch die Mühe zahlte sich aus, als wir schließlich doch noch unsere Teller zu Gesicht bekamen, wenn auch der Anblick von Steak und French Fries nicht lange währte.

Die nun folgende Nacht wurde kurz, doch nicht kurz genug, um das Unglück von uns fern zu halten, das gegen etwa 1 Uhr morgens in Form der Crew der EQUILLIBRIUM über die J9 hereinbrach. - Nun, liebe Segler, Ihr wißt, der Welt Übel liegt nicht selten in einem zu tiefen Blick in gewisse Gläser, darum laßt Euch diese Geschichte zur Mahnung gereichen (zumindest, wenn Ihr eine Regatta gewinnen wollt)! - Da die Piraten nun allerdings niemanden vorfanden, denn wir Mädels lagen gemütlich in den Achterkojen zwischen Segelsäcken verborgen, plünderten sie erst einmal in aller Ruhe die Rumvorräte (zu ihrem Glück nicht meinen Apfelsaftvorrat!), ehe sie sich mit der Beute ihrer Wahl aus dem Staube machten. Die Revanche ließ allerdings nicht lange auf sich warten, denn schon am nächsten Morgen beim Ausräumen der Schiffe wurde der Raub entdeckt und so mopsten Chris und Matt kurzerhand den Spinnackerbaum der EQUILLIBRIUM, den sie bei uns an Bord unter der angeschlagenen Genua verbargen. (Ihr seht, liebe Leser, es wird hier mit allen Mitteln gekämpft!) Leider (?) nur hatte die Crew der EQUILLIBRIUM doch nicht so tief in ihre Gläser geschaut (vielleicht war die Wahl der Piraten auch nicht die Beste gewesen), daß sie das Fehlen ihres Spibaums nicht vor dem Ablegen doch noch bemerkt hätte und so wurde Frenchy suchen geschickt. Allerdings erwies sich Frenchy als ein zu vertrauensseeliger Zeitgenosse, er schaute nicht genau genug hin und kehrte schließlich unverrichteter Dinge zur EQUILLIBRIUM zurück. Ein anderes Crewmitglied war dann aber gründlicher und entdeckte den zweiten Spibaum bei uns an Deck- und was glaubt Ihr, geneigte Leser, was passierte? Ja, richtig, Frenchy (!) bekam eins aufs Dach: Ich habe Dir doch gleich gesagt, der ist auf der @&! J9 .... (die Zensur).

Nun sollte ich an dieser Stelle eigentlich vom Segeln berichten und will es auch kurz tun, es lief alles wie am Schnürchen, nach 2 Wettfahrten unter Traumbedingungen lagen wir klar vor EQUILLIBRIUM und RHUMB LINE, doch dies ist eine Geschichte über tiefe Blicke in noch tiefere Gläser und so will ich denn nicht zur sehr vom Thema abschweifen. Der Abend begann mit einem großen Grillbanket mit einem Dingi (!) voll Salat und einem mehrere Meter langen Grill, der sich alle Mühe gab, jeden Versuch etwas von seinen Leckereien zu

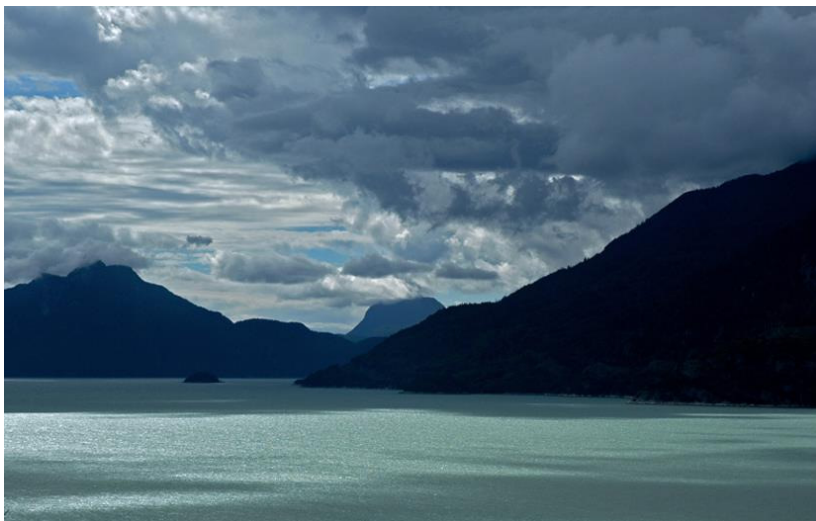
ergattern, mit angesengten Fingern und Armen zu ahnden. Etwas weniger streng war die Vertretung der örtlichen Mounted Police (berittene Polizei), welche geflissentlich wegschaute, wenn mal wieder ein paar Segler(innen) mit der Flasche Bier in der Hand umherspazierten, denn eigentlich herrscht in Kanada ja Zucht und Ordnung, Rauchen und Trinken in der Öffentlichkeit streng verboten, uneigentlich aber, nun ja, Kanadier sind großzügig. Während die Party so ihren gewohnten Gang nahm, folgte schließlich die Revanche für die Revanche und unser Spibaum bekam Beine, allerdings blieb das Ganze nicht unbemerkt und so enterte Chris kurzentschlossen die EQUILLIBRIUM, um viele Biere später, d.h. früh am Morgen tatsächlich mit Spibaum zurückzukehren. Damit stand einem erfolgreichen Segeltag nichts mehr im Wege - bis Chris mitten im Startgewühle losschimpfte, wir müssen sofort die EQUILLIBRIUM finden, das ist nicht unser Spibaum, das ist das Schrotteil von der !\*&•&‰ EQUILLIBRIUM... (Ihr wißt schon, die Zensur). Guten Morgen Chris, wer hat sich da denn den falschen Spibaum andrehen lassen? Vielleicht das nächste Mal doch ein oder besser zwei Bier weniger? Auch wenn Gott alleine weiß wie, so gelang es uns schließlich aber doch, aus den über 70 startenden Yachten die eine nämliche herauszufinden und unser Anliegen anzubringen; Darren: Ich will meinen Spibaum zurück!!! (zugegeben, der höfliche Kanadier sagt: Könnte ich bitte meinen Spinnackerbaum zurückbekommen?) Russ, der Skipper von der EQUILLIBRIUM ahnte derweil allerdings noch nichts von der Geschichte und studierte erst mal überaus erstaunt



die unglaubliche Verwandlung seines Spibaums, ehe es schließlich eine feierliche Übergabe (Ermahnung des Skippers an Chris: Und gib ja den Spibaum nicht aus der Hand, ehe Du unseren in der anderen hast!) gab. Und das Ende vom Lied? -zwei Boote kamen zu spät zum Start ... (ohne Worte.)

Trotzdem haben wir noch als 2. Boot unserer Gruppe das Ziel erreicht - mit 7 Knoten auf der Kreuz und 9 unter Spi (kurzzeitig 12 in der Welle!) waren wir fast (?) so schnell wie die Trimarane, die (mit Mount Baker als Hintergrundkulisse -leider, wie gesagt, keine Fotos-) auf der Kreuz unter Vollzeug an uns vorbeigebraust kamen- und dann kam die Yardstickvergütung und wir fanden uns auf dem 10. Platz wieder. (auch OHNE WORTE.)

Am Sonntag Abend sind wir (Chris, Martin und ich) dann nach Salt Spring Island gesegelt, der Yachtclub hat dort einen eigenen Hafen als Außenstation. Da EQUILLIBRIUM (Russ, John, Frenchy) mit von der Partie war, verabredeten wir ein Matchrace, allerdings müssen wir noch Vergütung beantragen, denn wir hatten nur die alten, löchrigen Lumpies drauf, während die EQUILLIBRIUM mit Ragattabesegelung fuhr. Indessen, geholfen hat es ihr nichts, obwohl wir etwas später Hals über Kopf abgelegt hatten und die Jungs in den Wenden die Monster-Genua immer haben sausen lassen –zugegeben, es fehlte einer, der das Ding um den Mast trägt, lagen wir vorne als der Wind einschlof und es ans Motoren ging.

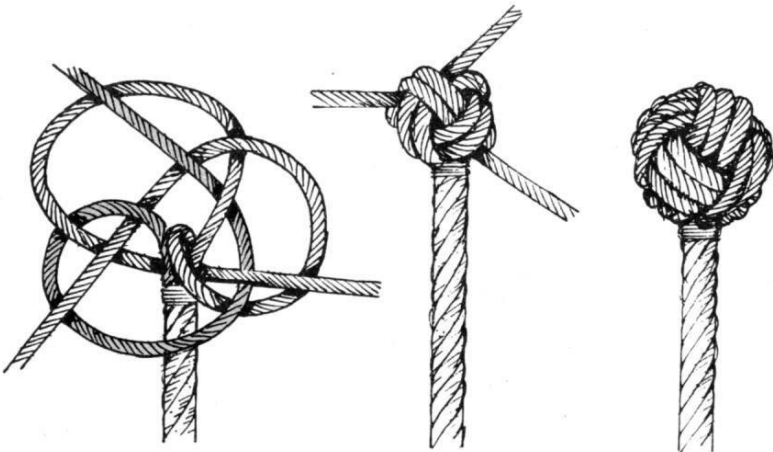


(Vielleicht hätte Russ lieber selbst steuern sollen oder war doch der Rum von der J9 schuld?)

Auf Salt Spring Island hatte Martins Freundin derweil mit dem Auto ihrer Großmutter Chris' Freundin von der Fähre abgeholt und so sind wir schließlich alle zusammen Fisch (sehr lecker, was hier so herumschwimmt) essen gefahren, nur die Jungs von der EQUILLIBRIUM hatten keine Meinung, schade eigentlich, das Bier schien hervorragend zu sein und Chris hat mal wieder das ganze Lokal unterhalten. Am nächsten Morgen gab es zum Abschluß Kaffeetrinksegeln zurück in das 25 Grad heiße Vancouver und was glaubt Ihr? Einer wurde seekrank und es war nicht Chris' Freundin, die zum ersten Mal segelte...

Es grüßt Euch herzlich aus der Ferne,

Tina



## **Ausrichtung der „Internationalen Deutsche Meisterschaft der Piraten“ vom 10.-15. Juli 2006 durch unseren Verein**

Unmittelbar im Anschluß an die Warnemünder Woche 2006, in der unser Verein vom 7.-9. Juli unter anderem auch die Bahn der Piraten betreute, wurde vom ASVzR die Internationale Deutsche Meisterschaft der Piraten ausgerichtet. Die Warnemünder Woche war sozusagen die Generalprobe.

Hierzu fand sich schon ein halbes Jahr vorher ein harter Kern von Organisatoren zusammen, der monatlich die Vorbereitung vorantrieb. So waren neben jeder Menge Papierkram, der mit der Ausrichtung einer IDM zusammenhängt (Ausschreibung, Segelanweisung, Programmheft, Schriftwechsel mit dem DSV, dem Yachthafen Warnmünde und der Klassenvereinigung der Piraten) auch Fördergelder zu beantragen und Sponsoren zu werben.

Am Montag, dem 10.7., ging es zunächst los mit der Eröffnung „unseres“ von der Rostocker Brauerei gesponserten Bierwagens sowie Anreise, Vermessung der Boote und Anmeldung der Teilnehmer. Am Abend fand die Klassenversammlung der Piraten im Seglerheim Warnmünde mit einem leckeren Buffet statt.

Am Dienstag konnten wir dann im fliegenden Wechsel das Race Office von der Warnemünder Woche übernehmen und unser Regattamaterial vorbereiten. Weitere Teilnehmer trudelten ein und Anmeldung und Vermessung gingen weiter.

Lautstark machte nachmittags dann eine kostenlose junge Band mit plattdeutschem Rock'n Roll auch die Urlauber am Alten Strom auf unsere Eröffnungsfeier aufmerksam, die aufgrund eines kräftigen Schauers notgedrungen unter dem Schleppdach stattfand. Die Eröffnungsrede wurde dankenswerterweise von unserem OB Herrn Roland Methling gehalten (der übrigens in jungen Jahren in Schwerin auch Pirat gesegelt ist). Anschließend ging es zur der, inzwischen von der Shore Crew perfekt vorbereiteten, Strandparty mit Lagerfeuer, Grill, Musik und Gebräu. Nach anfänglichem Zögern machten die Piraten begeistert bei den Trommlern von „Akuwamba“ mit, und der Abend klang mit einem schönen Sonnenuntergang aus.

Am Mittwoch ging es dann endlich auf dem Wasser los mit den geplanten 2 Tageswettfahrten. Daß neue ISAF System mit 11 Wettfahrten und Finalrennen war gerade eingeführt, wir einigten uns jedoch mit dem DSV und der Klassenvereinigung noch das alte System anzuwenden und traditionell waren 6 Regatten vorgesehen. Der ASVz.R als Gastgeber, stellte von dem 61 Boote starkem Regattafeld, immerhin 3 Piraten.

Bei etwa 3 Windstärken und Sonne wurden die ersten zwei Wettfahrten ohne Proteste gesegelt, die von Thomas Held mit Vorschoter Ulf Lorenz aus Teterow und Güstrow gewonnen wurden. Die Teilnehmer des ASV belegten die Plätze 4 und 2 mit Bernd Höft und Burkhard Riek, 9 und 6 mit Udo Müncheberg und Eberhard Steffen. Unser drittes Boot mit Peter Hauptmann und Soentke Blindow hatten auch viel Spaß an den Regatten. Mit Zwei Dritten Plätzen war Jörg Säger und Andreas Gluschke, sowie Jan Seekamp und Björn Schütte (2. und 7. Platz) ganz vorne mit dabei.

Als Startschiff stand uns die BALTIC SUN mit Schiffsführer Groß Ganter zur Seite, Zielschiff war RIJO mit Hansi. Wie auch an den Folgetagen bot die UNIVERSITAS Mitsegelmöglichkeiten für mitgereiste Binnensegler um das Regattafeld herum an.

Abends dann die Dampferfahrt mit Fahrgastschiffahrt Schüttil zu unserem Vereinsgelände. Von einer zweiten (!) Shore Crew um Günti waren dort Hörsaal, Bierwagen sowie Hähnchengrillwagen vorbereitet worden. Musikalisch heizten uns die „Crazy Boys“ ein. Am Ende warten alle groggy, so daß der Dampfer nach Warnemünde zurück pünktlich geentert wurde.



Am Donnerstag starteten wir pünktlich die nächsten 2 Wettfahrten bei erneutem Leichtwetter. Abends hatten wir kein Programm organisiert, damit die Teilnehmer sich von uns erholen konnten und auch auf eigene Faust die Warnemünder Gastronomen bereichern konnten. Die Wettfahrtleitung kämpfte unterdessen am Bierwagen weiter...

Nach 5 Wettfahrten hatte sich die Spitze enorm verdichtet. Die nach 3 Wettfahrten souverän führenden Thomas Held und Ulf Lorenz patzten andere wie der spätere Deutsche Meister Marko Anderssohn und Thomas Anderssohn holten enorm auf. Jörg Säger und Andreas Gluschke waren wie von Ihnen gewohnt mit den Plätzen 6,1 und 7 sehr gut dabei. Auch unsere ASV Mannschaften blieben in der Spitzengruppe.



Am Freitag fand planmäßig letzte beschriebene Fahrt statt, bei der auch etwas Wind wehte, so daß die nicht so leichten Segler ihre Chancen hatten. Die Präsidenten für Werner und

Dieter Goldschmidt vorgenommen.

Endergebnisse: Deutscher Meister 2006 Marko Anderssohn und Thomas Anderssohn vom

Segelclub Schwielochsee

2. Jan Seekamp und Björn Schütte vom WVH mit 19 Punkten wie der Meister

3. Jörg Säger und Andreas Gluschke BTB Berlin mit 20 Punkten

4. Thomas Held und Ulf Lorenz Teterow/ Güstrow mit 24 Punkte

5. Frank Schönfeld und Finn Möller HSC mit 26 Punkte

6. Udo Müncheberg und Eberhard Steffen ASVz.R mit 33 Punkte

7. Bernd Höft und Burkhard Rieck HSC/ ASVz.R mit 38 Punkte

Am Abend dann die Meisterschaftsfeier unter dem Schlepptdach in Warnemünde. Musikalisch begeisterte uns die Band „Lady Like“ und die Jazzdance-Aufführung vom CCW. Die Piratenbesatzungen und die Gäste forderten mehrere Zugaben!

Das Freibier floß in Strömen, so daß wir Nachschub aus benachbarten Gaststätten herbeischaffen mußten und es gab ein formidables Fisch-Bufferet von der Küche des Seglerheims im Yachthafen.

Seitens der Teilnehmer wurden wir für die Organisation und Durchführung gelobt. Diesen Dank möchten wir an die vielen Helfer aus unserem Verein auf dem Wasser und an Land weiterreichen, die viel Zeit (ca. 1500 Stunden insgesamt) und Engagement und nicht zuletzt auch Urlaubstage investiert haben. Auch dank der zahlreichen von unseren Vereinsmitgliedern geworbenen und betreuten Sponsoren konnte die Regatta mit einem finanziell ausgeglichenen Ergebnis abgeschlossen werden. Auf Grund dieser erfolgreichen Regatta konnte für unseren Verein eine positive Außenwirkung erzielt werden, die zukünftig noch durch eine bessere Pressearbeit verbessert werden muß.





## Beiträge und Gebühren des ASV zu Rostock 2006

*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 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

