



Akademischer Segler-Verein
zu Rostock

Distributor für Elektronische Bauelemente

ACTIVEs | PASSIVEs | EMECHs



spezial electronic

www.spezial.com

http://newsletter@spezial.com

Kreuzbreite 15 • 31675 Bückeberg

Tel: 05722 / 203-0 • Fax: 05722 / 203-120

Liebe Seglerinnen und Segler des ASVz.R

Das Jahreshaft 2007 ist fertig und dank aller fleißigen Berichterstatter konnte es von Dirk schneller als im vergangenen Jahr und mit noch mehr Informationsgehalt erstellt werden.

Die erfolgreiche Segelsaison 2007 wird noch im Detail in den nachfolgenden Berichten beschrieben. Viele Sportfreunde haben an Seekreuzer- und Jollenregatten teilgenommen und die Berichte zum Fahrtensegeln werden Euer Interesse wecken.

Pünktlich zur Saisonöffnung war unser neuer Steg bezugsfertig und die UNIVERSITAS war „first Schipp at Steg“.

Für Euer Arrangement bei diesem Projekt bedanke ich mich im Namen des gesamten Vorstandes.

Als Regattaveranstalter war das Jahr 2007 etwas flau, aber in 2008 sind wir im Rahmen der Warnemünder Woche der Veranstalter für die Team WM der 14, wo ebenfalls Euer Einsatz gefragt ist. Ich bitte Euch Gunnar Kachel bei der Vorbereitung und Durchführung kräftig zu unterstützen

Die „IG Segeln Rostock“ ist zu einem festen Gremium geworden, in dem gemeinsame Projekte organisiert werden. So zum Beispiel konnte 2007 unter anderem die Aktion „Warnowkids“, gemeinsam mit den Medien organisiert und mit Beteiligung aller Rostocker Segelvereine durchgeführt werden.. Mit dieser Aktion wollen die Vereine für den Segelsport in Rostock werben und mehr Kinder für den Segelsport interessieren. Das Projekt Stadttrainer unterstützte der ASV z.R. auch im Jahr 2007.

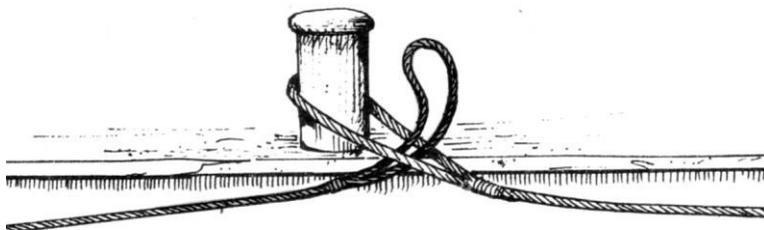
Mit viel Anstrengung ist es uns gelungen in Gemeinschaft mit dem ROYC und MYCR den Stadtsteg zu erwerben. Der Eigentumsübergang war der 01.01.2008. Damit haben wir uns die notwendigen Liegeplätze gesichert und der ASV z.R. hat auch noch Entwicklungspotential. Über die notwendigen Sanierungen wird gemeinsam mit den anderen Vereinen beraten. Natürlich werden wir Euch mit einbeziehen, bevor es zu Entscheidungen kommt.

Besonders möchte ich Eure Aufmerksamkeit auf die folgenden Berichte im Jahreshaft richten. Diese Aktivitäten und Erfolge zeigen uns, daß wir die richtigen Schwerpunkte unterstützen.

Zum Schluß möchte ich im Namen des Vorstandes der Redaktion für die gelungene Gestaltung dieses Jahreshaftes und allen Autoren für ihre Beiträge danken.

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



Wieland Jähme & Jörg Schöne jr. Rechtsanwälte in Bürogemeinschaft

Wieland Jähme
Rechtsanwalt

Jörg Schöne jr.
Rechtsanwalt

Barnstorfer Weg 46/47, 18057 Rostock
Tel: 0381/252 99 83, Fax: 0381/252 99 85

email: wielandjaehme@gmx.de

email: ra_schoene@web.de

- Verkehrsrecht
- Familienrecht
- Arbeitsrecht
- Erbrecht
- Mietrecht
- Baurecht



Wassersportservice Andreas Baum

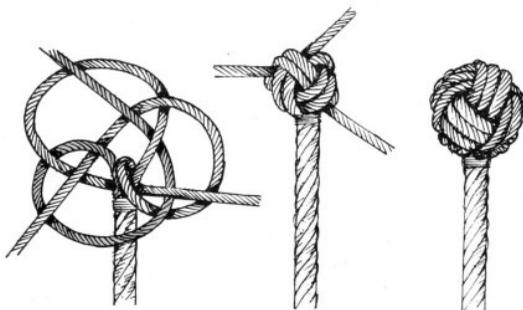
Andreas Baum
Elisabethstraße 34
18057 Rostock

Telefon 0381-375 26 55
Telefax 01212-511 076 017
Funk 0178-88 42 442
E-Mail Service@Baum-HRO.de



Inhalt

Jahresbericht der Jugendgruppe 2007	5
Prince of Wales Cup 2007	11
Baltic Sprint Cup 2007	14
Ein Felsen in der irischen See	29
No guts no glory	36
Die UNIVERSITAS in der Saison 2007	48
Go for Speed 2007 Regattatraining	53
Ein wahr gemachter Traum	57
Bericht der Jollengruppe	67
Regattateilnahme von Yachten unter dem Stander des ASV z.R. 2007	73
Regattateilnahme von Mitgliedern des ASV z.R. unter dem Stander anderer Vereine 2007	74
Beiträge und Gebühren des ASV zu Rostock 2007	76
Wichtige Vereinsadressen	79



Jahresbericht der Jugendgruppe 2007

Wie in jedem Jahr haben wir auch 2007 die Winterpause mit Theorie in der Borwinschule am Donnerstag und zweimal wöchentlich Sport in der Gehlsdorfer Turnhalle (einmal große Gruppe und einmal kleine Gruppe gemeinsam mit Turo) verbracht.

Auch schon Tradition ist unser Winterlager in Vrchlabi, wo wir auch 2007 trotz ausgefallenem Winter versuchten, unsere Künste im Ski- und Snowboardfahren zu beweisen. So fuhren wir im Februar nach Tschechien und fanden dann auch - wenn auch weniger als in den letzten Jahren – Schnee um uns ausgiebig auszutoben.

Danach drängten wieder die Bootsarbeiten in Gehlsdorf, wollten doch dieses Jahr wieder einige Segler nach Rerik zu Ostern am Frühjahrs- trainingslager teilnehmen.

Und so konnten wir, wenn auch mit einigen Materialproblemen bei den 420ern mit 10



Seglern in Rerik am Trainingslager teilnehmen.

Im unmittelbaren Anschluß an das Trainingslager fand der Gothaer Cup bei Turo statt. Dort hatten wir dann mit 3 420ern, 5 Cadets und 6 Optis endlich alle Boote aus ihrem Winterschlaf geholt.

Nach den Osterferien begann dann auch das regelmäßige Wassertraining auf der Warnow. Jeweils dienstags und donnerstags trafen sich alle Segler um in ihren Trainingsgruppen ihre technischen und taktischen Fähigkeiten auszubauen.



Bei den Cadets ging es kräftig voran im Regattaplan, ein Wochenende nach dem Gothaer Cup stand für sie in Güstrow gleich die erste WM-Qualifikationsregatta an. Diese war kräftig vom Winde verweht und so sahen auch unsere Segler ausgiebig Wasser, was bei strahlendem

Sonnenschein nicht unbedingt von oben kam. Trotz sonnigem, wenn auch windigem Wetter waren die Nächte noch unheimlich kalt. Aber die Güstrower hatten Mitleid mit unseren Seglern und bauten kurzerhand Heizungen in die Mannschaftszelte ein. Nur die in den Autos schlafenden Trainer mußten frieren...

Noch ein Wochenende später fand der vom MYCR ausgerichtete magic marine cup statt. Diese Regatta war wie 2006 gleichzeitig eine WM-Qualifikationsregatta für die Bootsklassen Europe und Cadet. Dadurch kam ein großes Starterfeld zu Stande. Wir selbst stellten 4 Cadets. Die Durchführung des diesjährigen magic marine Cups lag wieder in den Händen derjenigen Helfer, die sich auch in den letzten Jahren schon bestens bewährt haben und so wurde die Regatta trotz zeitlich knapper Vorbereitung wieder eine gelungene Veranstaltung.

Dadurch daß magic marine wieder als Sponsor für die Regatta zur Verfügung stand, wurde das knappe Budget für die Veranstaltung wieder entlastet.

Im Juni nahmen wir mit einem Cadet und drei Optis an der Wiking-Regatta in Potsdam teil.



Nach unserer Ankunft am Freitagabend kurz vor Mitternacht blieben wir direkt vorm Ziel an einer 2,7m hohen Brücke stecken – durch die wir bei bestem Willen mit unserem Trailer (3 Optis + 1 Cadet übereinander) nicht paßten. Direkt hinter der Brücke erwartete uns die nächste Überraschung: übers Wasser leuchteten uns die Lichter des Clubhauses vom Verein entgegen – der sich auf einer Insel befand. Also alle Boote abladen, Sachen raus aus den Autos und rüberpaddeln zum Zeltaufbauen. Die Regatta selbst war sehr familiär, was aber auch sehr entspannend war und unseren Optis, die anfangs noch ganz schön Respekt vor ihrer ersten Auswärtsregatta hatten, schnell die Angst nahm.



Eigentlich wollten wir unsere Boote gleich in Potsdam lassen um am darauffolgenden Wochenende eine weitere Regatta in einem benachbarten Verein zu segeln, es stellte sich dann aber heraus, daß die Regatta verschoben wurde und so fuhren wir die Boote am Sonntag gleich weiter nach Berlin

wo 2 Wochen später eine Regatta stattfinden sollte. Zu dieser Regatta nahmen wir noch Verstärkung in Form von 4 weiteren Cadets mit, so daß wir insgesamt 5 Cadets und 3 Optis waren und damit mehr, als manch ein Berliner Verein. Nachts schwammen die Kinder im Zelt zwar fast weg, da durch sintflutartige Regenfälle sich auf einmal ein kleiner Amazonas gebildet hatte, der quer durchs Zelt floß. Durch Sonnenschein am Tage trockneten die Sachen jedoch schnell wieder.

Nachdem unsere Kinder nun doch ein Interesse am Regattasegeln entwickelten, ging's vor den Sommerferien noch zu zwei weiteren Regatten. Sowohl in Rerik als auch in Güstrow nahmen wir mit einer schlagkräftigen Gruppe an Regatten teil.



Auch die 420er nahmen im Frühjahr an verschiedenen Regatten teil, so fuhren zwei 420er im Mai an die Müritz, Oskar segelte bei der Nordic Sail in Greifswald mit, Thore und Tim nahmen in Güstrow an der Sommerregatta teil. Freddy trainierte in Warnemünde und nahm zusammen mit Maria Hoffmann vom WSC an

verschiedenen Regatten erfolgreich teil und konnte sich dadurch auch für die Internationale Deutsche Jugendmeisterschaft der 420er qualifizieren, die vom 30.07. bis 03.08.2007 in Flensburg stattfand.

In den letzten beiden Wochen der Sommerferien fand wieder unser Sommerlager statt. Wir waren wie im vergangenen Jahr wieder in Barth. Dieses Jahr hatten wir mehr Unterstützung an Helfern, so daß es auch für die Trainer etwas erholsamer war. Dafür kämpfte das Wetter – vor allem der Regen – kräftig mit uns, so daß wir regelmäßig unsere Kenntnisse und Fähigkeiten im Zelte und Sachen trockenlegen auffrischen konnten.

Nach dem Sommerlager stand gleich die Landesjugendmeisterschaft an. Austragungsort war dieses Jahr Breege. Da die neue Rügenbrücke natürlich noch nicht fertig war, haben wir unseren Booten die Rügischen Gewässer schon mal in Ruhe vom Rügendam aus im Stau zeigen können. Auch in Breege bot sich ein bekanntes Bild, daß wir in diesem Jahr schon von vielen anderen Regatten kannten: Matsch und Wasser auf der Wiese zum Schlafen und Sonne und Wind beim Segeln.



Weiterer Höhepunkt im Herbst ist das Blaue Band der Warnow der Jugendbootsklassen. Dort gingen wir mit vielen Seglern an den Start: 6 Cadets, 4 Optis und 2 420ern. Trotzdem wir gleichzeitig Ausrichter der Veranstaltung waren, konnten wir durch viele Helfer und gut eingespielte Organisationsmannschaften sowohl Betreuung unserer Segler als auch die Durchführung der Veranstaltung gut über die Runden bringen. Auch hier waren wir wieder wie auch schon beim magic marine cup auf den Dickschiffbereich für die Start- und Zielboote angewiesen, die uns auch in diesem Jahr wieder unterstützten.

Kurz vor Saisonschluß stand dann noch die Bestenermittlung der Cadets an. 5 Tage lang kämpften 52 Boote aus MV, Berlin, Brandenburg, Sachsen, Polen, Tschechien, Holland, Ungarn, der

Ukraine und England um den Titel. Wir selbst waren mit 5 Cadets zum Scharmützelsee gefahren. Gegenüber den deutschen Booten konnten Hannes und Ben und Soentke und Lars ganz gut mithalten. Hannes und Ben wurden mit einem 12. Platz bei der German Open bestes Vereinsboot und Soentke und Lars gewannen die U-14-Wertung der German Open. Im Vergleich zu den ausländischen Startern zeigt sich jedoch, daß unsere Jungs noch keinerlei Auslandserfahrungen hatten und dementsprechend auch ganz schön zu kämpfen hatten dort mitzuhalten. Insgesamt war es für alle jedoch eine super Veranstaltung, die auch vom Rahmenprogramm (Disco, Feuerwerk, Dampferfahrt, Videovorführungen, Fußballturnier, Gesellschaftsspiele) so viel bot, daß wir schon Lücken für Hausaufgaben und Regattauswertung suchen mußten.

Die Optis segelten zur gleichen in Rostock mit dem Messecup ihre letzte Regatta, wo sie abends bei gemütlichem Grillen den Regattasaisonabschluß feierten.

Bis zum Ende der Herbstferien segelten wir noch auf der Warnow um das Segeln noch nicht so schnell zu verlernen. Danach holte uns die Dunkelheit jedoch ein und wir brachten die Boote in den Schuppen. Danach gingen wir zu unserer üblichen Winterbeschäftigung – Theorie und Hallentraining über.

Anfang Dezember bot unsere alljährliche 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 2008 zu schmieden.

Die zeitliche Belastung von zweimal wöchentlich Training einschließlich der Wochenendenbetreuung, Organisation



von Regatten und Trainingslager im Vorfeld, Materialreparatur, Benzineinkauf, persönliche Kontakte zu den Seglern und deren Eltern stellt immer mehr Betreuer neben ihrer eigentlichen beruflichen Tätigkeit vor zeitliche



Probleme. So konnten wir die ganze Saison über noch keinen dauerhaften Trainer für die 420er gewinnen. Das Training konnte zwar in Zusammenarbeit mit anderen Vereinen halbwegs abgesichert werden, ist jedoch momentan für alle nicht zufriedenstellend. Bei den Optis hat sich die personelle Anspannung durch Spuntis Schichtarbeit glücklicherweise gelöst. Dadurch daß Andreas kräftig mit ins Training eingestiegen ist, konnten nicht nur die Trainingstage abgesichert werden sondern sind die Optis auch zu Regatten „getrieben“ geworden, die sie sich anfangs nie zugetraut hätten. Auch hinsichtlich Materialpflege und Reparaturen konnten wir durch Andreas viel hinzugewinnen.

Birgit Wanner

Prince of Wales Cup 2007

1927 wurde vom damaligen Prince of Wales, Edward VIII., der "Prince of Wales Cup" ausgelobt. Als Austragungsort wählte er den Solent, einen Ausläufer des Ärmelkanals, der die Isle of Wight vom britischen Festland trennt. Schon damals war der Solent ein beliebtes Segelrevier der Londoner High Society. Angeblich hatte Edward auf einer Reise durch Kanada Gelegenheit einen Fourteen Footer zu segeln und war sofort begeistert.

2007, zu ihrem 80. Geburtstag, kehrte die legendäre Regatta nun an ihren Ursprungsort zurück und so ein Ereignis lockt natürlich Fourteensegler aus aller Welt an. So machten sich neben

Amerikanern, Kanadiern, Franzosen und zahlreichen Engländern auch 13 deutsche Teams auf den beschwerlichen Weg auf die Isle of Wight. Auch für mich war es nur eine kurze Überlegung, als mich ein Ratzeburger Sportfreund fragte, ob ich nicht Lust hätte seinen verunfallten Vorschoter zu ersetzen. So ging's also für eine Woche nach Cowes, auch als die Wiege des modernen Segelsports bezeichnet.

Ausgetragen wurde die Regatta vom Royal Yacht Squadron. Angeblich der älteste Seglerverein der Welt, in dem Tradition und Etikette auch heute noch ganz groß geschrieben werden. So ist beispielsweise beim Betreten des Castles (so was wie bei uns der Hörsaal) eine persönliche Einladung eines Mitglieds notwendig, selbstverständlich trägt man dafür Jackett und Krawatte und Frauen dürfen sowieso nur mit Sondergenehmigung das Haus betreten. Überhaupt war als Dresscode für die Abendveranstaltungen stets "jacket and tie" angesagt. Mal was ganz anderes, als im schmutzigen Crewshirt am Bierwagen zu versacken, aber der Spaß kam dennoch nicht zu kurz.

Doch nun zum seglerischen Teil. Warum die Engländer ausgerechnet den Solent zu ihrem Segelmekka erklärt haben ist wirklich unerklärlich. Es ist wohl nicht übertrieben zu behaupten, daß es sich zumindest für Jollen um eines der schwierigsten Segelreviere der Welt handelt. Im Solent steht ein fast ständiger Strom von 2-4 Knoten, gezeitenabhängig mal in die Eine und mal in die Andere Richtung. Egal also aus welcher Richtung der Wind kommt, irgendwann bläst er gegen den Strom und wie das dann aussieht kann man sich ja vorstellen. Wegen einer solchen Konstellation mußte bereits das Practice Race abgesagt werden, so daß der erste Wettfahrttag auch gleichzeitig unsere erste Ausfahrt auf den Solent war. Bei 4-5 Bft. und zahlreichen Cocktails auf der Eröffnungsveranstaltung am Vorabend, eine durchaus anspruchsvolle Aufgabe. Nachdem wir in den ersten zwei Rennen das Zeitlimit nicht schafften und im dritten Lauf einen sagenhaften 51. Platz errangen, wußten wir wo der Hammer hängt. Nicht viel besser sah es auch für die anderen deutschen Teams aus. Zwar konnte sich eine Mannschaft in den Top ten plazieren, insgesamt aber war die Dominanz der Engländer erdrückend.

Für den dritten Tag war das eigentliche Prince of Wales Cup Rennen angesetzt. Hierfür sollten spezielle Regeln gelten: Es sollten 3 Runden eines Dreieckskurs mit einer Gesamtlänge von 21 Meilen

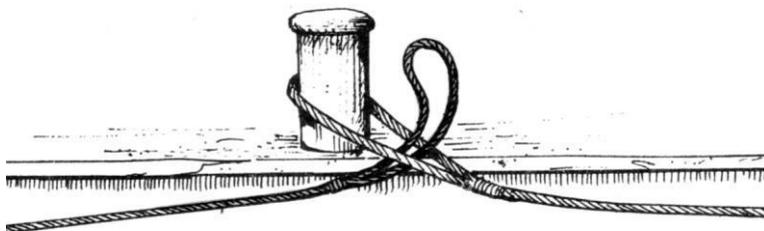
und eine Zielkreuz zum etwa 5 Meilen entfernten Royal Yacht Squadron gesegelt werden. Eine Bahnabkürzung oder ein Rennabbruch waren ausdrücklich durch die Segelanweisung ausgeschlossen. Zum Zieleinlauf hatte man zahlreiche Veteranen eingeladen. Nach langen Überlegungen mußte auch die Wettfahrtleitung einsehen, daß ein solches Rennen bei Windstärken in Spitzen bis 35 Knoten gegen den Strom unmöglich ist. Sehr zum Mißfallen einiger Veteranen jedoch, die erklärten, daß man zu ihrer Zeit ein Rennen um den Prince of Wales Cup bei allen Bedingungen gesegelt hätte.

Nach zwei Tagen Sightseeing konnte die Wettfahrt bei wechselhaften Bedingungen mit Windstärken nachgeholt werden. Nach anfänglichen 4Bft. flaute der Wind während des Rennens sehr schnell ab, so daß die Hälfte der Teilnehmer das Zeitlimit nicht erreichte. So erging es auch uns.

Der letzte Regattatag war noch einmal mit drei Wettfahrten, schwachem Wind und kräftigem Strom sehr anspruchsvoll. Von den an Land gebliebenen wurde berichtet, daß man mitunter fourteens unter Genacker rückwärts segeln sah. Für uns lief es an diesem letzten Tag recht gut, so daß wir uns getrost vom Solent verabschieden konnten.

Abschließend betrachtet war diese Veranstaltung seglerisch kein Highlight, was insbesondere an den speziellen Bedingungen des Solent lag. Dennoch war es durch die zahlreichen Sozialevents und das britische Flair eine durch und durch gelungene Veranstaltung. Ich hoffe, daß die Weltmeisterschaft 2008 vor Warnemünde ein ebenso unvergeßliches Ereignis für alle Teilnehmer wird.

Stefan Lahmer



Baltic Sprint Cup – 2007

Überführung Rostock – Kopenhagen

Mittwoch, 18.07.07, 06:00 Uhr UTC – Mittwoch, 18.07.07, 22:00 Uhr UTC

Crew bis Kleipeda: Albrecht, Alex, Robin, Stefan, Babett, Henryk, Claas

Courselength: 101 sm

Abfahrt bei strahlendem Sonnenschein und moderaten Windbedingungen aus Süd, so daß wir gemütlich unter Genua und Spinnaker gen Kopenhagen fahren. Erstes Spinnaker-Manöver bei leichtem Wind vor der Brücke eines Zollschiffes. Alles klappt erstaunlich gut. An Bord herrscht eine gute Stimmung in Vorbereitung zur Regatta: Wenn nix weiter zu tun ist, wird gelesen und gerätselt. „Claas, drück mal bitte das Groß weiter raus“ „Ja, warte, gleich. So in fünf Minuten. Ich muß noch eben das Rätsel zu Ende bringen!“ Der Versuch, die erste Bräune unter LSF 30 zu erhaschen, gelingt. Die zusammengewürfelte Crew nähert sich langsam einander an, auch unser Neueinkauf, Stefan, genannt Stöpsel, hat da überhaupt keine Berührungängste und geht gleich in die Vollen.

Gegen 22 Uhr kommen wir in Kopenhagen an und tasten uns erst einmal langsam durch die etwas unübersichtliche Hafeneinfahrt zu unserem Liegeplatz. Dort werden wir gleich von der Besatzung der Zampano (Privatyacht aus Bremerhafen) mit einem erfreuten „Oh, die Rostocker sind wieder da!“ begrüßt. Das baut auf! Nach dem Festmachen und Aufklaren an Bord noch schnell 2 Rostocker Export auf der Treppe und dann in die Kojen.

Am nächsten Morgen erkunden drei von uns die Stadt. Kopenhagen bietet eine Menge für die Augen. Unter Mühen werden die Gribfiles (Wetterdaten für die Navigation während der ersten Wettfahrt, dem so genannten ersten „Leg“) organisiert. Der Rest pflegt sich, geht einkaufen – u.a. werden Rohstoffe für die ersten Spi-Hotdogs organisiert.



Streckenplan des BSC

Am Abend dann die Willkommensparty in der dänischen Niederlassung der DnB-Nord-Bank mit der Ankündigung eines weiteren Wettbewerbs: Rundungstonnen-Aufblasen!!! Wir können gar nicht so schnell denken, wie Claas uns anmeldet und sind auch gleich am ersten Abend zusammen mit der Crew der polnischen SCAMP dran. Wie das nun mal so ist bei Akademikern, muß alles erst mal theoretisch optimiert werden und das kostet Zeit...Wir danken Claas im Nachhinein für dieses psychologisch wertvolle Highlight!!

1. Leg: Kopenhagen – Saßnitz

Freitag, 20.07.07, 12:00 Uhr UTC –

Samstag, 21.07.07, 04:18 Uhr UTC

Teilnehmerzahl:	Class A:	13
	Gesamt:	25

Courselength: 88 sm

Ein perfekter Start läßt die Spannung enorm ansteigen. Auf dem Kreuzkurs runden wir nur knapp nach den TUI-Mädels (semiprofessionelles Hamburger Vereinsschiff von TUI-Reisen gesponsert) die erste Rundungstonne. Die UNIVERSITAS liegt auf Platz zwei!!! – jeder an Bord wittert mehr und mehr die Chance, ganz vorne mitzufahren. Bei ein bis zwei Windstärken erleben wir eine

herrliche Startphase. Das sonnige Wetter und die fehlende Welle sichern ein seichtes Vorankommen. Jede Rundungstonne schiebt das Feld enger zusammen. Wir liegen, bis spät am Abend mit vorn dabei. Unser Neuer, Johann oder auch Jonsey genannt, der nur für das erste Leg bei uns anheuert, übt sich im Feintrimm unserer neuen Genua. Auf dem Spinnakerkurs klappen die ersten Halsen und wir üben uns im Spitrinn. Dabei entdeckt vor allem Robin das Spinnakerfahren für sich. Später noch wird getrimmt, bis der Bär steppt.

Die Nacht wird kalt, naß und ungemütlich. Geschlafen wird auf der hohen Kante, nur Claas und Jonsey finden genug Zeit unter Deck in den Leesegeeln auf der Luvseite zu ruhen. Mehr und mehr Boote ziehen auf Anliegerkurs (hoch am Wind) bei ca. 4 Windstärken an uns vorbei. Wir müssen uns an den Gedanken gewöhnen, gesegelt nicht mehr ganz vorne mit dabei zu sein. In der Dämmerung am Morgen dann die Überraschung! Bei den Kreidefelsen vor Saßnitz, zeigt uns das Fernglas, die eher weit weg geglaubte TUI in Sicht, vielleicht eine Meile voraus mitten in einer Flaute liegend! Alle reagieren mit Begeisterung. Beim Versuch allerdings, die TUI noch vor der Finishline zu kriegen, geraten auch wir, der TUI gleich, in den Kapeffekt der Kreidefelsen. Für einen Moment kreist die Überlegung, den Motor anreißen zu müssen, um uns aus den Wellen zu befreien, die uns auf die Felsen zutreiben lassen. Aber alles bis hierhin wäre dann vorbei und umsonst gewesen. Ein Moment der Stille. Nach der ersten Nacht weiß jeder, was es bedeuten würde. Mit „shit flapping sails“, wie wir es später aus dem ein oder anderen Funkspruch entnehmen können, gelangen wir dann irgendwie bis an die rettenden roten Fahrwassertonnen. Kleine Uneinigkeit über die Zieleinfahrt und eine letzte Spinnakerhalse kosten die letzten Nerven an Bord – die Stimmung ist ein wenig verhalten. Alle sind froh wieder an Land zu sein.

Noch schnell ein importiertes Rostocker Export und neun leckere Grillkasseler im Brötchen, wie auch ´ne Runde Schlaf sollen die Stimmung wieder heben. Nichtsdestotrotz, die erste Etappe war gesegelt sehr gut. „Ein toller Erfolg und sie ist geschafft!“

Am Tage nach dem Schläfchen dann Besuch – Albrechts Eltern bringen Geschirrhandtücher und gute Stimmung mit an Bord, Robins Oma einen leckeren Gugelhupf. Der zunehmende Wind trägt Rebecca, Alex' himmlisches Kind ganz geschwind zu uns. Die Stimmung geht steil nach oben – nichts ist schlimmer als ein

verliebter Wachführer, so hörte ich einmal unseren Skipper sagen. Am Abend winken die Feierlichkeit und das erste Tänzchen, die UNIVERSITAS tanzt natürlich als erstes auf: Robin versucht sich im Standard mit Becci, im Latein mit Babett – das Mädels von der SOLAIR (ein Berliner Firmenschiff) kommt ihm eher spanisch vor... Claas knüpft Kontakte zur CHAOS QUARANT.

Die Nachrichten vom Skippersmeeting am nächsten Morgen verheißen uns „gale warning“ (Schwerwetterwarnung). Einen weiteren und damit einen zunächst nicht geplanten Hafentag. Viel Schlaf und Regen und die ersten Gedanken über Lagerkoller werden laut, genau das richtige für Teatime Schichtsystem. Leider ist Sonntag und ein angedachtes Bowling-Event mit unserem Teampartner scheitert an den Öffnungszeiten. Abends nach kleinen navigatorischen Uneinigkeiten im Hinblick auf die ansässige Gastronomie - landen wir zu acht in einem ganz speziellen Restaurant - mit Wirt und Fisch zum Anfassen. Nachdem wir den Wirt überzeugen konnten, uns das Essen zu geben, das wir gerne haben wollten, ließen wir uns geräucherte Garnelen, Hering, Makrele und Aal schmecken. Der letztere sollte uns noch längere Zeit auf der Zunge und Babett im Magen liegen. Abends nach einem letzten Gang über die längste Mole Europas waren wir bereit für das nächste Leg.

Plazierung:	Leg 1: Class A:	06. Platz
	Overall classes:	13. Platz

2. Leg: Saßnitz – Danzig

Montag, 23.07.07, 08:00 Uhr UTC –

Dienstag, 24.07.07, 22:00 Uhr UTC

Courselength: 174 sm (Wegen Starkwind wurde der Start um 1 Tag verschoben und die Regattastrecke um 30 sm gekürzt)

Die längste Etappe des Cups und unser erster Spinnakerstart steht uns bevor. Starker Wind läßt uns jedoch das Startsignal nicht rechtzeitig hören und verschafft uns einen weit weniger günstigen Start, als erhofft. Dennoch früher als viele der großen Yachten ziehen wir unseren Spinnaker und nehmen die Fahrt auf. Die SY FRÜHSTÜCKSDIREKTOR legt einen Frühstart hin und muß erneut die Startlinie passieren...eine knappe Stunde später ziehen sie auf dem Vorwindkurs elegant gleitend auf ihrer nagelneuen Hanse 430e an uns vorbei. Welch ein Anblick!!!

Wir entscheiden uns, wie die meisten Boote, für den direkten Kurs unter Land und machen unseren Weg die nächsten Stunden bei WSW 5 bis 6 Bft. Laut Gribfiles werden wir auf angelegtem Kurs später in Wenig-Wind-Bereiche vorstoßen und hoffen, schneller als die Flaute zu sein. Später werden wir über Funk erfahren daß die SY PHILOMENIA auf Kurs gen Bornholm auf einem Umweg von 70sm einen Vorsprung von 10h herausfahren konnte, eine tolle taktische Meisterleistung des Skippers. Wir sind alle überrascht und beeindruckt. Hätten wir den Mut gehabt, unseren Kursberechnungen auf Grundlage der Gribfiles zu folgen, wäre uns sicherlich ein ähnlicher Erfolg möglich gewesen. So müssen wir Nerven und Geduld üben in Windstärken von 1-2 bis maximal 3 Bft. Nach Leichtwindspinnaker und Regen ohne jegliche Form von Unwetterböen, bringen uns Großsegel und Genua durch die Nacht. Wir fahren zum ersten Mal im Wachsystem. Während der Flaute überholt uns die XXL unter Motor („We've been fed up with this shit flapping sails!“) und hat damit für sich das 2. Leg vorzeitig beendet. Kurz nach einer deftigen Portion Nudeln ca. 5 sm vor dem Ziel machen uns ein Gewitter und umlaufende Winde das Leben schwer, zeitweise haben unsere Anzeigen „Regattapause“, alles wird scheinbar einmal genullt – absolut kein Wind. 2 sm vor dem Ziel bei absolut null Wind müssen wir fast ohnmächtig die Zielankunft bzw. die Zielankündigung von mehr und mehr Yachten zur Kenntnis nehmen, zu denen uns die Flaute mehr und mehr Zeit abnimmt. Unsere ETA (Ankunftszeit) rutscht schon über die Etappendeadline. Trotz allem erheitert uns der Funkspruch „Baltic one, Baltic one, bitte kommen, our estimated time of arrival will be in one ...or ten hours, so the chief in the high wants.“ Denn auch die anderen Yachten erwartet zum Teil das gleiche Los.

Später, pünktlich zu Mitternacht Ortzeit retten wir uns im „Sprint“ bei Leichtwind kreuzend über die Ziellinie bei Wladislawowo. Unter Motor wird Kurs auf Danzig genommen, wo wir am frühen Morgen ankommen und von der HASPA-Crew schon mit einer Welle erwartet werden.

Im Laufe des Mittwochs werden dann erst einmal Danzig und der freundliche Service vor Ort – Toiletten und Duschen direkt am Steg, die Möglichkeit, Wäsche zu waschen und natürlich die Crewparty am Abend mit klassischer Musik und leckerem Büffet– genossen.

Plazierung: Leg 2: Class A: 09. Platz
Overall classes: 17. Platz

3. Leg: Danzig – Klaipeda

Donnerstag, 26.07.07, 14:00 UTC – Freitag, 27.07.07, 06:40 Uhr UTC

Courselength: 113 sm

Das dritte Leg beginnt bei strahlendem Sonnenschein mit einer Parade aller Teilnehmer am BSC aus dem Danziger Hafen heraus. Allein die von den Organisatoren gewünschte Reihenfolge der Schiffe bereitet so einige Probleme. Egal! Wir reihen uns einfach mal irgendwo ein und genießen das Schauspiel bei Musik und einem Schluck Sherry!

Draußen haben wir dann noch eine Wartezeit bis zum Start von über zwei Stunden (das soll ab jetzt Standard sein!), die von Robin und Claas erst einmal für ein Bad in der Ostsee genutzt wird.

Die Startkreuz wird zur Härteprobe. Der Wind dreht ständig. Wir kommen nicht gut weg und geraten dann auch noch an der zweiten



Die UNIVERSITAS an der 2. Rundungstonne

Rundungstonne in ein Flautenloch – wir sind hinten und dementsprechend deprimiert. Die UNIVERSITAS ist nicht dafür

gemacht, bei den herrschenden Windbedingungen auf langen Kanten verlorenen Boden wieder gut zu machen. Da müssen wir nun also durch!

Der Kurs führt uns an einem russischen Hoheitsgebiet vorbei, das wir aus Sicherheitsgründen weiträumig umfahren müssen und so erreichen wir am nächsten Morgen ohne besondere Zwischenfälle Klaipeda, wo wir wieder freudig von der HASPA-Crew (Vereinschiff aus Hamburg gesponsert von der Sparkasse) und diesmal auch von der BUSINESS WINGS-Crew (Akademischer Segelverein Karlsruhe), die endlich mal vor uns waren, begrüßt werden.



Auf dem Weg nach Klaipeda

Das nicht so besondere Ergebnis dieses Legs wird erst einmal durch eine ordentliche Party in den Hintergrund gerückt. Etwas Schwund gibt's immer! So finden unsere Neuankömmlinge Robert, Ingo, Mark und Matthias dann eine entweder angeheiterte oder tief schlafende „Altcrew“ vor und haben erst mal zu tun, sich auf das Level zu bringen, was sie aber bravourös meistern. Kein Wunder, nach der

Überfahrt auf einer völlig verdreckten und siffigen DFDS-Lisco-Fähre (kann nicht weiter empfohlen werden!).

Am Abend verabschieden wir dann Henryk und Claas, die zu unserem großen Bedauern mit der gleichen Fähre nach Hause müssen (Poor guys!) und lassen uns zum Essen auf die BUSINESS WINGS einladen.

Pünktlich zur Parade am Samstag trifft dann auch Stephan ein und wir ziehen, begleitet von Blasmusik und Tanzgruppe (Mädchen in knappen Kostümen – die Herren sind begeistert!!) zu Fuß (!) durch die Stadt zum Festplatz des gleichzeitig stattfindenden Sea-Festivals, wo die Siegerehrung stattfindet. Der Abend wird noch mal, sowohl an Bord, wie auch im Festzelt und vor der Bühne feucht-fröhlich und manch einer kommt nicht vor dem frühen Morgen (7:00 Uhr!) in seine Koje.

Plazierung:	Leg 3: Class A:	10. Platz
	Overall classes:	22. Platz

4. Leg: Klaipeda – Ventspils

Sonntag, 29.07.07, 10:40 UTC –

Montag, 30.07.07, 00:19 UTC

Crew bis Pärnu: Robert, Alex, Robin, Stefan, Babett, Stephan, Ingo, Matthias, Mark

Courselength: 106 sm

An diesem Morgen mußten wir unseren bisherigen Skipper Albrecht Heitner verabschieden und so übernimmt Robert Lawrenz das Kommando auf der UNIVERSITAS.

Aus Anlaß des Sea-Festivals beginnt auch dieses Leg mit einer Parade der Schiffe aus Klaipeda heraus auf eine durch den Wind der letzten Tage sehr bewegte Ostsee hinaus. Auch hier ist erst einmal Warten angesagt, aber dann geht es, nach einer kurzen Startverschiebung und begleitet von der BUSINESS WINGS, auf den Vorwindkurs gen Ventspils. Die See ist rau, beruhigt sich aber im Laufe des Tages und der Spinnaker bringt uns sehr schnell und gut voran.

Wir erreichen Ventspils nur kurz nach der BUSINESS WINGS und arbeiten uns wieder nach vorn in der Gesamtwertung .



Auf der Startkreuz



An der 1. Rundungstonne

Wer bisher dachte, daß Saßnitz toiletten- und duschentechnisch nicht zu toppen ist, wurde hier eines besseren belehrt! Das geht! Wir liegen direkt an der Kaimauer neben dem wunderschönen Museum von Ventspils wie Perlen hintereinander aufgereiht. Schon allein das Verlassen und Entern des Bootes gestaltet sich problematisch. Nach der kurzen Schlafpause steht das Problem aber wieder an. Also begibt man sich bei strömendem Regen auf die Suche – und wird fündig! Duschen und Toiletten befinden sich im noch nicht renovierten Yachthafen der Stadt, ca. 20-30 min Fußmarsch von unseren Liegeplätzen entfernt! Alle sind begeistert! Im Nachhinein stellt sich dann heraus, daß wir auch im direkt benachbarten Museum zumindest aufs Klo können. Welch Erleichterung!

Da es den ganzen Tag regnet, erkunden Babett und Susanne von der Zampano am Abend erst einmal das „Spaßbad“ der Stadt, in der es eine Sauna und Whirlpool geben soll. Das Bad ist ungefähr genauso weit entfernt, wie der Yachthafen und sie entscheiden sich für ein Taxi. Sauna und Pool sind herrlich, wenn auch, anders als erwartet, alles unter freiem Himmel ist. Die UNIVERSITAS-Crew entscheidet sich daraufhin spontan den gesamten nächsten Tag in der Sauna zu verbringen. Am Abend dann die obligatorische Feier im Innenhof des Museums mit Sponsoren, Veranstaltern und Musik (☺) – für einige wird die Nacht wieder sehr lang.

Platzierung: Leg 4: Class A: 09. Platz
Overall classes: 18. Platz

5. Leg: Ventspils – Pärnu

Mittwoch, 01.08.07, 09:30 Uhr UTC –

Mittwoch, 01.08.07, 23:44 Uhr UTC

Courselength: 110 sm

Ventspils – Pärnu, das letzte Leg und wir sind bereit, noch mal alles zu geben. Vor dem Start Regattabesprechung. Die Herren kramen noch mal alles raus, was sie beim Go-for-speed-Seminar im Frühjahr in Kiel gelernt haben: Platzverteilung auf der Hohen Kante, Reihenfolge der Abgänge von der Kante bei Wenden und Halsen und und und.... Vor dem Start haben wir noch eine knappe Stunde Zeit, dieses Wissen zu verfestigen und dann geht's los. Wir sind mit den Frühstücksdirektoren die ersten an der Startlinie – doch dann allgemeines Rückrufsignal für alle Schiffe wegen Frühstart! Beim dritten und letzten Versuch sind wir ganz vorne, perfekter Start und

geben alles. Der Wahnsinn hat uns eingeholt und die Spannung läßt uns fast fliegen.



Kurz nach dem Start

natten und daher aufgeben mußten.

Wir setzen unseren Weg unter Spinnaker fort und der Rostocker hält uns kontinuierlich immer auf Sichtweite zu den führenden Booten unserer Klasse. Mehrmals erreichen wir Geschwindigkeiten um die 15 -16 kn Fahrt.

Als 8. unserer Gruppe erreichen wir kurz vor Mitternacht (UTC) die Ziellinie in Pärnu und werden im Hafen von den anderen Crews und hübschen jungen Hostessen mit Vodka und Gewürzgurken begrüßt – ein Regattaende ganz nach unserem Geschmack!!!

Das gute Leg hat uns wieder auf den für uns beachtlichen 17. Platz in der Gesamtwertung katapultiert, allerdings mußten wir dann doch mit Zähneknirschen der BUSINESS WINGS den Platz vor uns überlassen.

Den Donnerstag verbringen wir damit, das Schiff für die Überführung nach Rostock aufzuklären, einzukaufen und Pärnu, den Seasideort in Estland zu erkunden. Der Abend klingt für einen

Teil der UNIVERSITAS- und BUSINESS WINGS-Crew in Decken gewickelt auf der Dachterrasse eines Strandhotels mit Blick auf die Pärnuer Bucht und Cocktails in der Hand aus.

Freitagnachmittag dann das Highlight: Während Alex, Ingo, Stephan und Babett noch die restlichen Einkäufe erledigen müssen, startet im Hafen die crewinterne Opti-Regatta. Aber was heißt hier crewintern??? Als die Vier wiederkommen, finden sie im Hafenbecken neben von Schwimmern gezogenen und mit mindestens vier Erwachsenen belegten Optis eine UNIVERSITAS vor, deren Bug mindestens 40 cm aus dem Wasser ragt, weil die Plicht gepackt voll mit feiernden Seglern von allen Schiffen ist – was für ein Anblick!!!

Am Abend dann die Abschlußveranstaltung mit Siegerehrung und Photoshooting für alle Crews und estländischem Feuerwerk. Visitenkarten und Telefonnummern werden ausgetauscht und die ersten Überlegungen angestellt, wie man bis zum nächsten BSC in Kontakt bleiben kann. Ein kleiner Hauch von Melancholie liegt über dem Festplatz, aber die Gewißheit, „We’ve had a very good time together“, überwiegt. Ein gelungener Abschluß für eine gelungene Veranstaltung!



Mit dem Rostocker-Spinnaker nach Pärnu



Die UNIVERSITAS-Crew: Ingo, Mark, Mathias, Stephan, Alex, Babett, Stefan Robin (v.l.n.r.) und unser Skipper Robert

Plazierung:	Leg 5: Class A:	08. Platz
	Overall classes:	16. Platz
	Overall legs: Class A.	08. Platz
	Overall classes.	17. Platz

Überführung Pärnu – Rostock

Samstag, 04.08.07, 09:00 Uhr UTC – Donnerstag, 09.08.07, 08:00 Uhr UTC

Crew: Robert, Alex, Robin, Babett, Stephan, Ingo, Matthias, Mark

Courselength: 555 sm

Als wir gegen 12 Uhr Ortszeit ablegen wollen, erwartet uns eine tolle Verabschiedung durch die anderen Crews, vor allem HASPA, BUSINESS WINGS und ZAMPANO, mit dem Versprechen, im Winter ein Treffen mit Bosseln, Grünkohl und Pinkel durchzuführen, was Carsten von der ZAMPANO in Bremen organisieren will. Wir sind dabei!

Raus geht's bei strahlendem Sonnenschein und kaum Wind. Nach ca. 2 sm unter Motor wird dann demonstrativ der Spinnaker gesetzt. Die Stimmung an Bord gleicht einem Urlaubstörn im Mittelmeer: Man sieht nackte Oberkörper, kurze Hosen, Skatrunde und jede Menge guter Laune.

Die Frage, wie wir nach Hause kommen und vor allem wann, wird zwei Stunden später durch einsetzenden Wind aus NNO beantwortet. Wir kommen voran und damit Rostock näher. Zum Abendbrot gibt es Soljanka mit saurer Sahne auf der hohen Kante.

Gegen 23:00h schläft der Wind wieder ein und wir zücken die Geheimwaffe – den Motor, um pünktlich ein Windfenster zu erreichen, daß uns auf der Rückseite eines Hochs unter Spinnaker nach Hause bringen soll, um mit den Großseglern am Mittwoch zur Hanse Sail da zu sein.

Tag 2. Nix ist mit der Rückseite eines Hochs! Wir arbeiten uns weiter gen Gotland vor. Tag 3 bringt nichts Neues. Das Wachsystem hat sich eingelaufen, die Stimmung ist super. Die Diskussion, ob wir einen Zwischenstop auf Bornholm einlegen sollen oder weiter fahren, geht aufgrund von akutem Wassermangel zu Gunsten von Bornholm aus.

Am Dienstagabend erreichen wir den kleinen Fischerort Nexö im Südosten von Bornholm: Duschen, Softeis essen, „Mische“ trinken – die letzten 8 verbleibenden Rostocker müssen wir uns für die Ankunft zu Hause aufheben!- und bei einer Musikauswahl von Hans Albers bis zu Fanta 4 in der Pflicht abhängen. Am Mittwochmorgen dann weiter unter Spinnaker gen Rostock. Auf der polnisch-deutschen Grenze begegnet uns die Sörlandet, ein Marine-Großsegler aus Norwegen, der aber irgendwie nicht gen Rostock will und von uns freundlich mit lautem Tuten begrüßt wird.

Die Mitternachtswache sieht bei strahlendem Sternenhimmel Rügen und Hiddensee an Backbord vorbeiziehen, um dann zum nächsten Spinnaker-Manöver um 05:00 Uhr Ortszeit im dichten Nebel geweckt zu werden – Welch Wetterwechsel! Die Lauscher werden weit aufgestellt und der Kurs noch mal ganz genau mit Hilfe des Laptops überprüft – die Großen in der Kadett-Rinne erscheinen auf einmal ganz nah.

Gegen 08:00 Uhr wird beschlossen, vorsichtshalber mal Warnemünde-Traffic anzumachen und Stephan meldet uns sehr zum Amusement des Wachhabenden sicherheitshalber mal an, da durch die Hanse-Sail viel Verkehr im Fahrwasser herrscht und wir

immer noch von dichtem Nebel eingehüllt sind und daher nichts sehen.

Mit Erreichen der Molenköpfe klart die Suppe dann endlich auf und wir legen bei strahlendem Sonnenschein pünktlich zum Ablegen der Großsegler um 10:00h Ortszeit am ASV-Steg an. Robin und Alex springen erst einmal mit einem frischen Rostocker in die Warnow, der Rest genießt das Anlegebier und Hanse-Sail-Schauspiel gemütlich auf dem Stegkopf.

Mittags, nach Packen und Aufklaren begrüßt uns ein strahlender aber auch bißchen trauriger Micha (er konnte nicht mit!!!), aber die Freude, daß wir alle heil wieder da sind und es auch unserer UNIVERSITAS gut geht, überwiegt doch.

Tja. Solche Berichte schreien ja am Ende nach einem Fazit. Was hat die Tour gebracht?

Wir denken, viel!!! Neben vielen neuen Eindrücken konnten wir wieder einmal zeigen, daß auch ein im Vergleich zu anderen Booten relativ altes Schiff wie die UNIVERSITAS, durchaus in der Lage ist, bei solchen Regatten mitzuhalten und beachtliche Erfolge erzielen kann. Wir haben viele neue Freunde und Bekannte gefunden und die Namen UNIVERSITAS und „Rostocker“ sind bekannt und stehen zusammen als Synonym für Party, Fun und gute Seemannschaft. Aber die wohl wichtigste Entwicklung ist, daß die UNIVERSITAS jetzt wieder eine Crew hat, die zusammen hält und voll hinter ihren Skippern und ihrer „süßen, kleinen Dicken“ stehen.

Vielen Dank daher an dieser Stelle noch einmal an die, die die Teilnahme an diesem Event überhaupt ermöglicht haben, allen voran unser erster Skipper, Michael Heitner, der ja leider nicht mitfahren konnte, dem ASVz.R. und natürlich den Sponsoren der UNIVERSITAS, vor allem der Rostocker Brauerei und Yachtcare – wir haben euch würdig vertreten!!!!

Babett, Robin und Alex

Ein Felsen in der irischen See

In diesem Jahr stand das von einem Nobeluhrenhersteller gesponsorte berühmte Rennen um den Fastnet Rock vor der Irischen Küste auf dem Regattakalender der GUTS'N'GLORY. Glücklicherweise konnte ich im April mein fast 6jähriges Wirtschaftsexil in Bremen beenden und war leider zum Regattatermin noch in der Probezeit. Sicherheitshalber und da nach Ende der Probezeit noch das Middle Sea Race anstand wurde im April ein ISAF-Sicherheitstraining besucht.

Für die Zulassung zur Regatta mußten noch Qualifikationen und gesegelte Seemeilen von jedem eingereicht werden. Am 27.07. war es dann soweit, wir hatten die Zulassung bekommen. Und ich trotz Probezeit 6 Tage Urlaub.

Für die Überführung nach Southampton gab es Crewmangel. Wegen meiner Probezeit konnte ich jedoch nicht mehr Urlaub nehmen. Johannes meisterte die Sache jedoch mit einem Gewalttritt.

Der Hauptteil der Crew reiste am 10.08. per Direktflug von Hannover nach Southampton.

Bei den Hamburgern gab es noch Komplikationen, da Holmers Auto auf der Autobahn ausstieg. Ich war zum diesem Zeitpunkt jedoch schon in Hannover auf dem Flughafen, aber Ulli konnte die an der Autobahn Gestrandeten aufsammeln und mitbringen.

In Southampton landeten wir bei herrlichstem Wetter. Holmer, der mal ein halbes Jahr in London lebte, war erstaunt darüber. Seiner Aussage nach sind in England die Sommer nicht warm und die Winter nicht kalt. Zuerst ging es in die Port Hamble Marina, wo die GUTS'N'GLORY lag und für den Teil der Crew, der im Hotel übernachtete eben dorthin.

Die Crew bestand aus Christopher, Silvi, Holmer, Christian, Alexander, 2 x Andreas, Marcus, Thomas, Ulli, Johannes, Thilo und mir.

Da es schon spät war stauten wir nur unsere Sachen und gingen abends nach einem Hafenerundgang in einen Pub. Das Klischee mit dem Wildschwein in Pfefferminzsoße und der lauwarmen Cervizia konnte ich nicht bestätigen, das Bier war eiskalt und Pfefferminzsoße gab es, aber ohne Wildschwein.

Die Port Hamble Marina war sehr interessant und imposant. An den Ufern des kleinen Flusses lagen riesige Menge von Yachten, an Bojen oder an Schwimmstegen. Beeindruckend war auch die große



Startvorbereitungen

ahl von Regatta- und
 hrtenyachten der
 utlich gehobeneren
 ößen- und Preis-
 asse. Vieles hier
 innerte an die
 rikaturen von Mike
 eyton. Und der Code
 im Betreten der
 Sanitäreanlagen
 innerte an das Jahr
 des berühmigten

Fastnet Race von 1979.

Wir begannen die Yacht

klar zu machen. Vieles lag an: Werbeaufkleber anbringen, das Schiff auf- und vor allem ausräumen, die Sicherheitsausrüstung prüfen, Sturmbesegelung ausprobieren...

Abends ging es noch zu einem Probeschlag raus. Draußen stand eine steife Brise, Vorbote des vorhergesagten Sturmtiefs. Es war ordentlich Betrieb auf dem Wasser, kein Wunder vor dem „Mekka des Segelsports“. Hafenpolizeiboote räumten die Sportboote aus dem Fahrwasser, wenn ein Kreuzfahrtschiff auslief. Wir kehrten wieder zurück an den Liegeplatz.

Wie schon erwähnt war die Wettervorhersage nicht gerade ermunternd. Vergleiche zum Orkanrennen von 1979 wurden gemacht.

Die Regattaleitung verbreitete einen Wetterbericht mit 40kn + 30% in Böen. Mike Broughton, ein von Christopher engagierter regionaler Wetterexperte und Fastnet-Race-Teilnehmer seit 1979 sprach von 50kn +10% in Böen. Der Maximalwert war bei beiden Vorhersagen etwa gleich, nur 40kn klang etwas sympathischer. Tatsache ist, daß die Regattaleitung den Start um 25 Stunden verschob, erstmalig seit Beginn der Veranstaltung 1925. Das sollte verhindern, daß das Regattafeld das Sturmtief in der Irischen See erwischte sondern im Kanal. Von Mike Broughton bekamen wir noch Tips zu den Gezeitenströmungen im Solent und Kanal.

Jedenfalls hatten wir einen weiteren Trainingstag gewonnen. Vormittags wurde noch mal am Schiff gearbeitet und nachmittags ging es noch einmal hinaus. Wir probierten die lange nicht genutzte Jib-Top. Dummerweise beschädigten wir uns damit in einer Halse

das Großsegel. So ein Ärger, und das vor dem Start. Per Telefon wurde sofort eine Segelmacher aktiviert, sofort das Groß abgeschlagen und zum Segelmacher gebracht. Der fragte bloß kopfschüttelnd, wieso wir uns vor der Regatta das Groß kaputt machen.

Alles konnte jedoch abends noch repariert werden. Wir entschieden uns zumindest unsere Nase in die Irische See zu stecken und dann zu entscheiden, ob wir umkehren oder um den Felsen segeln.

Am nächsten Morgen war es dann soweit, der Start zum berühmtesten europäischen Hochseerennen stand bevor. Und ich konnte dabei sein.

Vor dem Start stand die Anmeldung an. Normalerweise macht man so etwas ja beim Startschiff. Aber wahrscheinlich auf Grund der großen Teilnehmerzahl wurde extra ein Schiff etwas abseits verankert, wo man unter Sturmbesegelung passieren mußte, ein Nachweis, daß man die orange Besegelung auch wirklich an Bord hatte.

Dann wurde im Getümmel die Startlinie gesucht. Vor Cowes blinkten die Messingkanonen, mit denen die Startschüsse abgefeuert wurden.



Wo ist die Startlinie?

Wir legte zusammen (d.h. nebeneinander) mit INSCHALLAH und NORDDEUTSCHE VERMÖGEN einen guten Start hin. Wir hielten uns wie von Mike Broughton empfohlen im Solent und kreuzten im riesigen Feld gen Westen. Die vielen Yachten hatten die vorhandene Windsee mit ihren Heckseen komplett durcheinander gebracht.

Es dauerte nicht lange und die LEOPARD und ALFA ROMEO, als letzte gestartet, zogen an uns vorbei als wenn wir stehen würden. Wir zählten bei einem der beiden 21 Mann auf der Kante, dazu 2 Tonnen Wasserballast. Über Hendrik erfuhren wir, daß wir auf dem Startbild der Internetseite vom Fastnet Race zu sehen waren.

Relativ früh brach die INSCHALLAH die Regatta ab und kehrte nach Southampton zurück. Bald hatte wir die Needles passiert und hielten



Start vor Cowes

uns dicht an der Südküste Englands. Auf den Rat von Mike Broughton hielten wir uns dicht am Portland Bill, bei Wind gegen Strom kein wirkliches Vergnügen. Besonders Alex bekam dies zu spüren. Meine Seestiefel ließen allmählich das Spritzwasser durch, was ich auf der Kante abbekam. Bei den Temperaturen nicht wirklich angenehm, vor allem wenn man bedenkt daß der Törn noch ca. 3 bis 4 Tage dauern wird. Die Windgeschwindigkeit erreichte bis 45kn. Über den Funkverkehr bekommen wir mit, daß sich auf einer anderen Yacht ein Crewmitglied ein Bein gebrochen hat und von der Coast Guard abgeholt wird. Der erste gebrochene Mast wird gemeldet.

Nachts standen wir südlich Plymouth, über Funk wurden Sturmwarnungen verbreitet. Funkkontakt zwecks Absprache zum weiteren Vorgehensweise zur Norddeutsche Vermögen kamen nicht zu Stande. Laut racetracker lagen wir an 30.



Im Solent (Rolex // regattanews.com)

Stelle von den 275 gestarteten Yachten und an 5. Stelle von den 32 unserer Gruppe, als nachts um 1 Uhr der Beschluß gefaßt wurde die Regatta abzubrechen.

Wir hielten mit Halbwind in den Plymouth Sound hinein. Es war stockfinstere Nacht, der Wind orgelte und es kam netterweise noch Regen dazu. Nur unter zweimal gerefftem Großsegel und G3 heavy heizten wir mit 12kn auf Plymouth zu. Holmer saß unten trocken vor seinem Laptop und navigierte uns hinein. Wir sagten ihm Leuchtfeuerkennungen und Peilungen an. Kurz vor Plymouth kam von Holmer der mit allgemeinem Gelächter quittierte Spruch „Bremst mal etwas!“. Was wir erst später erfuhren, auf der elektronischen Seekarte waren innerhalb der vorgelagerten Mole keine Seezeichen etc. mehr eingezeichnet. Da sind Papierkarten doch besser.

Wir legten nachts im Regen im Yachthafen Queen Anne's Battery an. Die Outsider lag auch schon dort, also waren wir nicht die einzigen Abbrecher. Nach einem kurzen Aufklarieren, während dem immer mehr Abbrecher einliefen, ging es ins Hotel. Da noch nicht alle Zimmer frei waren, mußten wir warten bis die Zimmer geräumt waren. Das fiel in dem übernächtigten Zustand nicht leicht.

Abends ging es zur GUTS'N'GLORY, die nun in einem komplett mit mehr oder weniger gerupft aussehenden Yachten gefüllten Hafenbecken lag.



Die „Restcrew“ At the howe

Am nächsten Tag hatten wir gut zu tun, das Chaos im Schiff zu beseitigen und das ganze Schiff wieder trockenzulegen.

In einem Crewmeeting ging es dann darum, ob wir bis zur Siegerehrung hierbleiben oder vorher zurückfliegen bzw. – fahren. Die Autofahrer entschlossen sich für den vorgezogenen Heimweg,

einige buchten ihre Flüge um und ein harter Kern (Silvi, Uli, Holmer, Marcus, Alex und ich) blieb da. Aus Kostengründen zogen wir vom Hotel wieder an Bord. Im Yachtclub gab es das typische

Inselanwohner-Frühstück, Chandlers Bar & Bistro versorgte uns mit Mittagessen, eine gut bestückte maritime Buchhandlung sorgte für Zeitvertrieb, ebenso das sightseeing in Plymouth. Zur Niedrigwasserzeit war es Hafen immer schön windgeschützt, in Abdeckung der Hafenummauer. Bei Hochwasser orgelte es ordentlich. Abends fanden die britische Meisterschaften im Feuerwerken statt. Das gab herrliche Feuerwerke.



Die RAMBLER läuft ein

Mittwoch Abend standen eine Frau und ein Mann in Ölzeug an unserer Reling. Sie wollten ihre Mittwochsregatta auf J24 segeln und ihnen fehlte ein Crewmitglied. Nach kurzem Hin und Her entschied ich mich, dort mitzumachen. Da unser Ölzeug schon mit dem Material-

wagen auf dem Weg nach Deutschland war, mußte ich mir den Smock von Marcus ausleihen. Das war zwar etwas beengend, aber bis auf das An- und Ausziehen ging es. Schnell ging es zu „unserer“ J24, wo der Rest der Crew schon wartete. Sofort ging es mit Außenborderhilfe zum Startgebiet. Dort wurde der Außenborder demontiert und die Segel gesetzt und los ging es. Beruhigend an der Sache war, daß es auch in England Segler gibt, die nicht nur mit nagelneuen Booten und Segeln in den modernsten Ölzeug segeln und trotzdem Spaß an der Sache haben. Es war auch ein kleiner Crash-Kurs in Regatta-Englisch. Abends ging es dann an die Bar des Clubs, wo bei einem gut gekühlten Bier der 2. Teil der britischen Meisterschaften im Feuerwerken bewundert wurde.

Am 16.08. begrüßten wir in der Hafeneinfahrt die Crew der Norddeutsche Vermögen, die das Rennen durchgestanden hat.

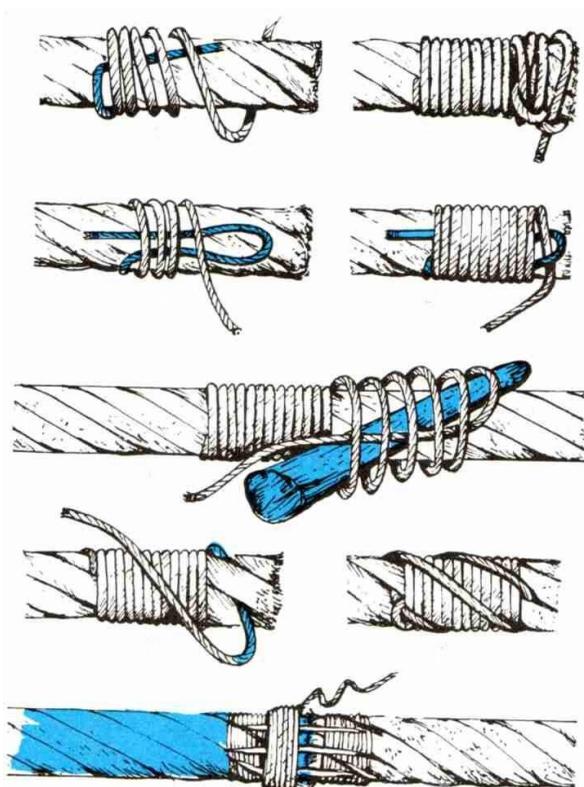
Die Siegerehrung in den Royal Citadel Barracks, einem alten Gemäuer das auch aktuell als Kaserne dient, war eigentlich eher peinlich. Auf dem Kasernenhof war ein Festzelt aufgebaut, wo es etwas Knabberien und zu Trinken gab. Und kurz darauf mußte die Kaserne auch schon wieder verlassen werden. Insgesamt haben

210 von 275 gestarteten Yachten abgebrochen. Wahrscheinlich hatten die meisten die Toten des Rennens von 1979 im Hinterkopf, was den Entschluß zum Abbruch beschleunigte.

Anschließend zogen wir mit der NORDDEUTSCHE VERMÖGEN-Crew und Volker von der INSCHALLAH nebst Familie in eine Gastwirtschaft ein und feierten noch einmal richtig.

Am 19.08. ging es dann mit einem Mietwagen nach Southampton und von dort nach Hannover.

Dirk Schietke



No guts no glory

Als letzter Höhepunkt der Segelsaison stand das Rolex Middle Sea Race an. Die GUTS'N'GLORY war von Marcus direkt nach dem fastnet race nach Malta überführt wurden.

Kurz vor dem Start kam per elektronischer Post noch eine Hiobsbotschaft: unser Skipper Christopher hatte sich den Arm gebrochen und konnte leider nicht an der Regatta teilnehmen. Als Ersatzskipper wurde Marcus auserkoren. Als er in einem Interview von Christophers Handycap berichtet, bekam dieser sofort von wildfremden Seglern Genesungswünsche.

Damit sah die Crew wie folgt aus: Marcus als Skipper und als Crew Andreas Knospe, Silvia Müller, Holmer Kuhlmann, Frank Starnitzke, Ulrich Martens, Hendrik Tesche, Johannes Lange, Alexander Bartelt, Thilo Göbler, Susanne Kring, Dan Bauermeister und ich. Achim hatte wieder die Funktion des Versorgers inne, allerdings diesmal auch mit einem Handycap.

Für mich ging begann das Middle Sea Race in Berlin auf dem Flughafen Tegel. Nach der Landung in Valetta ging es mit dem Taxi ins Osborne Hotel und von dort wieder mit dem Taxi zur GUTS'N'GLORY. Eigentlich wären es nur ein paar hundert Meter zur Grand Harbour Marina, aber dann müßte man durch das Hafenecken schwimmen. So war es ein weiter Umweg, der jedoch als eine interessante Studie des mediterranen Autoverkehrs gelten kann: süditalienischer Fahrstil mit Linksverkehr in engen Gassen.

Abends wurde in einem Restaurant in der Marina die Wacheneinteilung festgelegt. Holmer als Navigator wurde wachfrei eingeteilt, die verbleibenden 12 Mannschaftsmitglieder wurden zu gleichen Teilen auf 3 Wachen verteilt.

Abends gab es die Eröffnungsparty, irgendwo im Landesinneren in einer Diskothek. Bei der Hinfahrt erwartete man gar nicht, daß mitten im Nichts noch etwas derartiges kommt. Es gab gut zu Essen und zu trinken. Ich schwatzte etwas mit den Aachener ASVern, die mit ihrer AQUIS GRANUS 4 an den Start gingen. Der bzw. die eine oder andere Einheimische fanden wohl auch ihren Weg zu dieser Festivität, welche die Siegerehrung des fastnet race schon um Zehnerpotenzen übertraf. Bei der nächtlichen Rückfahrt gab es noch Probleme, da das gerufenen Taxi über eine halbe Stunde auf sich warten ließ.

Am nächsten Morgen war das Wetter eher untypisch für das Mittelmeer, zumindest was man so als Mitteleuropäer erwartet. Es regnete, und das nicht wenig.

Ein Problem gab es mit dem Materialanhänger. Der als Zugfahrzeug gemietete Kleinbus war trotzdem beim Autovermieter das Fahrtziel ausdrücklich gesagt wurde nicht für Italien versichert. Also hing Achim mit dem Wagen auf Sizilien fest und wurde von der italienischen Polizei nicht auf die Fähre nach Malta gelassen. Im Anhänger waren Segel, Rettungswesten, Proviant und Werkzeug. Achim konnte die Polizisten nicht überreden. Normalerweise bekommt er mit seinem nicht ganz umfangreichen englischen Wortschatz eigentlich alles irgendwie geregelt (gerne wird die Geschichte von einem Gespräch mit einem russischen Grenzbeamten erzählt: Achim: „Do you speak english?“ – der Beamte nickt – Achim: „Denn hau ma hier nen Stempel rin!“). Durch Bezahlung mit SE-Sailing-Mützen konnte Achim Fährpassagiere für



Die GUTS'N GLORY wird regattafein gemacht

die Mitnahme von Segeln und Rettungswesten überreden.

Es gab noch viel zu erledigen, Sachen mußten von Bord in den angemieteten Container, Sachen mußten an Bord, Segel gestaut, Werbung an der Bordwand angebracht werden usw...

Es gab noch diverse Diskussionen

darüber, ob das Überführungsgroßsegel oder das teure Regattagroßsegel genommen werden sollte. Marcus war für das Regattagroß, was dann auch angeschlagen wurde.

Etwas problematisch war daß unser Materialwagen auf Sizilien stand. So fehlte Werkzeug und Proviant. Ich machte mich mit Silvi und Frank zum Proviantbunkern auf. Das war insofern komfortabel, als das im Regattabüro neben 2 Yachtausrüstern auch ein Supermarkt eine Zweigstelle hatte. Es war schon witzig, im alten

Gemäuer standen Getränkeboxen neben einer alten Vorderladerkanone. Da es nur ein eingeschränktes Angebot gab wurde man kostenlos in den Supermarkt gefahren und bekam die Waren dann in den Hafen geliefert. Die Hinfahrt war interessant, die Straßen waren durch den Regen unter Wasser gesetzt. In einer Unterführung war es am extremsten, die Gegenfahrbahn war ein reißender Bach und auf unserer Seite schien das Wasser auch nicht gerade eine Pfütze zu sein. Unser Fahrer überlegte kurz, 1. Gang, Vollgas und Hände vom Lenkrad – mit einer satten Bugwelle wurde das Hindernis passiert. Im Supermarkt gab es dann die üblichen Verwirrungen beim Verkaufspersonal, die entstehen wenn man für ca. 65 Manntage Lebensmittel bunkert: „Nein nicht die halbe armdicke Salami, die ganze (1m lange).“-„Ja, den ganzen 3-kg-Käse!“. 3 Einkaufswagen kamen zusammen.

Mittags ließ der Regen dann nach, was die Arbeiten etwas angenehmer machte.

Am nächsten Morgen ging es an den Start, der unter Vollzeug vor einer grandiosen Kulisse in einer Bucht neben dem Grand Harbour statt fand. Die alten Festungen und Felsen waren voll mit Zuschauern. Leider konnte man das Bild nicht so richtig genießen, weil man in der Startheftik genug mit den Manövern zu tun hatte. Ich hatte die Position des Großtrimmers inne.

Es gab 4 Starts, jeweils in 2 Gruppen. Sonst wären zu viele Yachten in der kleinen Bucht und hätten sich selbst behindert. Es durften immer nur die Yachten der jeweiligen Startgruppe in die Bucht. Beobachterfahrzeuge wurde von der Polizei rigoros auf Abstand gehalten. Die Startlinie lag zwischen der Terrasse des Royal Malta Yacht Club und einer Markierung auf dem gegenüberliegenden Ufer. Wir erwischten einen guten Start. Auf dem Weg zur ersten Bahnmarke (an der ein Fotograf mit Schnorchelausrüstung im Wasser stationiert war) wollte eine Verfolgeryacht in unser Heck fahren, ihr Bug war kurz hinter unserem Spiegel. Durch lautes Gebrülle konnten wir sie uns vom Leibe halten. Es ging gut zur Sache und wir machten, wie die anderen auch, gut Fahrt.

Die SKYWALKER (ein nach uns gestarteter Trimaran) schoß in einer Wolke von Gischt mit atemberaubendem Tempo an uns vorbei.

Das Wetter verschlechterte sich zunehmend, der Himmel zog sich zu, es regnete und der Wind frischte auf und gewitterte häufiger. Wir kamen gut voran. Zügig ging es gen Straße von Messina. Im Dunkeln konnten wir an Backbord die Lichter von Sizilien erkennen.

Mit Knispel und Marcus kämpfte ich auf dem Vorschiff beim Segelwechsel. Wir setzen die Sturmfock. Das Groß wurde nach und nach gerefft. Der maximal abgelesene Wert der Windgeschwindigkeit in dieser Nacht betrug 55kn. Es war kalt und die Brecher suchten und fanden einen Weg unter das Ölzeug. Das Wetter erinnert stark



Die GUTS'N'GLORY im Startgetümmel

an Ost- und Nordsee, kalt, windig und ungemütlich. Der einzige Unterschied war der, daß das überkommene grüne Wasser warm war. Allerdings nur im ersten Augenblick. Kurze Zeit später kam wieder das heimelige nordeuropäische Gefühl der Kälte und Nässe auf. Bei diesem Wetter zeigte sich unter anderem auch der Vorteil von Seezäunen und Lifelines.

Wenig später wurde das Groß geborgen und das Trysegel gesetzt. Allerdings klemmte das Vorliek in der Keep und es war eine Höllenarbeit, es Zentimeter für Zentimeter herunterzuzerren. Unter Try und Sturmfock ging es durch Nacht und Gewitter. Früh morgens erreichten wir die Straße von Messina. Es war immer noch kalt, der Wind hatte etwas abgeflaut, aber unter Trysegel und Jip Top (es war inzwischen gegen die Sturmfock getauscht worden) machten wir immer noch 9 bis 10 kn Fahrt. Die Berge rechts und links waren grau in grau und die Gipfel waren von Wolken verdeckt, aber es gewitterte und regnete nicht mehr.

Der Schiffsverkehr war zum Glück nicht so stark. Susi und Dan flickten in mühseliger Arbeit 3 Stunden lang die unzähligen Löcher, die uns das Segelbergemanöver beschert hatte. Ich ging Ruder und der Rest erholte sich von der Nacht. Wir mußten ab und an eine Holer fahren und kämpften mit einem Russen und einem Engländer darum, die Straße von Messina als erste (der in Sicht befindlichen Yachten) passiert zu haben. Die Fähren stellten kein Problem da, allerdings war auf Kanal 16 wahrscheinlich von einem rostigen Dampfer der noch ca. 2 Meilen südlich stand der Spruch „You fucking sail boats!“ zu hören. Als Antwort kam von Messina Radio eine Sécurité-Meldung, daß eine Regatta von Süd nach Nord in der Straße von Messina stattfindet und zu scharfem Ausguck aufgefordert wird. An der Ausfahrt kam uns eine große irische Yacht entgegen. Wenn die Iren abbrechen scheinen sie wirklich ein Problem zu haben. Weiter ging es in Richtung Stromboli. Ich versuchte auf den Segeln im Salon etwas zu schlafen. Ich bekam mit, daß das Groß wieder gesetzt wurde und wir raumschots deutlich zweistellige Geschwindigkeiten in Knoten machten. Kurz nachdem ich wieder an Deck kam stand wieder Reffen auf dem Programm. Beim Killen des Segels riß das Achterliek zwischen 2 Segellatten komplett ab. Das Segel wurde geborgen und das Trysegel wieder gesetzt. Von Marcus kam dann die Anweisung an Holmer, unseren Navigator, den Kurs auf einen Ablaufhafen abzusetzen. Wir guckten uns alle fragend an. Wir hatten schon das fastnet race abgebrochen, und jetzt schon wieder!?! Die Windvorhersage für die nächsten Tage prädestinierte sowieso das Trysegel. Also beschlossen wir weiter zu segeln. Sollte der Wind abflauen können wir immer noch abbrechen. Abends erreichten wir den Stromboli. Der Wind flaute ab. Jetzt hätten wir das Groß gebrauchen können. Um uns herum lagen mehrere Regattateilnehmer und kämpften ebenfalls mit dem verhältnismäßig wenigen Wind. Um uns herum schlugen die Blitze ein und ab und an zeigte ein kleiner Lavarülpser des Vulkans, daß es neben blaugrau und dunkelgrau auch warme Farbtöne in Süditalien gab.

Die Sachen waren durchgeweicht, ich hatte aber mein T-Shirt das ich unter der Öljacke trug gegen die Crewjacke getauscht. Das war schon angenehmer, war aber auch bald naß und kalt. In der folgenden Nacht betrug die höchste abgelesene Windgeschwindigkeit 63kn. Auf der TAI SHAN wurden 70kn



Der Stromboli (Foto: Hendrik Tesche)

gemessen, d.h. wir hatten 12 Beaufort.

Ich fragte mich, warum ich das tue, Nässe, Kälte, der Sturm. Man kann seinen Urlaub auch angenehmer verbringen. Wenigstens die neuen Seestiefel von Musto hielten meine Füße trocken, das Einzige was an mir über die ganze Regatta trocken blieb. Wahrscheinlich hatte der alte Keith Musto persönlich diese Stiefel mit einem Bannspruch belegt, die das Wasser aus ihnen fernhielt.

Susi meinte beim HSH Blue Race gab es zwar auch Stürme, aber so etwas heftiges sei nicht dabei gewesen.

Am nächsten Tag mußten wir ein paar Kreuzschläge einlegen um eine Landspitze zu runden. Das kostete leider einiges an Zeit, da der Wendewinkel unter Trysegel nicht gerade berauschend war. Ein Hubschrauber kam und filmte uns eine längere Zeit aus verschiedenen Positionen. Es gab außer uns also doch noch Leben in dieser tosenden Wüste aus Wasser und Felsen!



Die kleine GUTS'N'GLORY in der großen, tobenden See

Plötzlich roch es „elektrisch“ aus der Navi-Ecke. Prophylaktisch wurde der Navirechner ausgeschaltet und mit Holmers Hand-GPS weiter navigiert. Später stellte sich heraus das Netzteil am Durchbrennen war.

Pantelleria wurde nachts passiert. Auf dem Weg nach Lampedusa wurde das Wetter angenehmer, die Sonne kam hervor. Es war trotzdem noch frisch, obwohl wir jetzt schön deutlich südlicher waren als der nördlichste Punkt von Afrika. Kleidung und Schuhe wurden getrocknet.

„Sch... Flaute!“ dachte man, aber mit einem Blick auf Windmesser und Logge wurde man eines Besseren belehrt: Wind um 38kn, boat speed ca. 10kn.

Holmer wurde langsam unruhig, Lampedusa kam und kam nicht in Sicht. Wir beruhigten ihn, die Luft war auch etwas diesig. Und

irgendwann wuchs der flache Felsen direkt vor uns aus dem Meer hervor.



Lampedusa, die südlichste Wendemarke

Querab zu Lampedusa versuchten wir den Spi zu setzen, allerdings war der Windschatten des Trysegels zu klein um den Spi beim Setzen abzudecken und wir fabrizierten einen Sonnenschuß. Die Auswertung dieses Manövers bewog uns dazu, den gepackten Spi nach

althergebrachter Art mit Wollfäden zu stabilisieren.

Der letzte Abend der Regatta brach an, der Wind kam raumschots und die Wellen machten es schwer die GUTS'N'GLORY auf Kurs zu halten. Sie lief unter Jib 3 und Trysegel und wollte mal zur einen und dann wieder zur anderen Seite ausbrechen. Der Mond schien und es war ein herrliches Segeln. Holmer wurde noch von einem fliegenden Fisch attackiert, der ihm in den Rücken sprang. Das arme Tier wurde dann nach ein paar Fotos (mit Blitz) wieder seinem Element übergeben. Wahrscheinlich war im für einige Zeit die Lust aufs Fliegen vergangen.

Vor Malta kam dann der Spinnaker doch noch zum Einsatz. Es war ein kippelige Angelegenheit, aber Thilo am Ruder hatte die Sache gut im Griff. Wir suchten und fanden das Loch zwischen Malta und Gozo. An der Nordküste fanden wir immer noch unter Spi die Bucht, wo der Royal Malta Yacht Club seinen Sitz hatte und auch die Start/Ziel-Linie war. Der Spi ging runter und hinein die „Zielbucht“. Es war nur sehr schwer, bei der Abdeckung und dem entsprechend wenig Wind mit Jib 3 und Trysegel aufzukreuzen. Direkt unter dem Royal Malta Yacht Club war noch ein kleines Flautenloch, was wir versuchten zu meiden. Endlich, nach 3 Tagen 18 Stunden 51 Minuten und 38 Sekunden, wurden wir „abgeschossen“.



angekommen

Nach dem Festmachen zum Sonnenaufgang wurden wir von Achim mit einer Stiege Bier empfangen. Die Sachen wurden zum Trocknen aufgehängt, Fotos gemacht und dann ging es in ein kleines Straßenkaffee zum typisch britischen Frühstück. Ein älterer Herr kam vorbei und fragte uns ob wir das Rennen beendet hätten. Wir bejahten und sagten daß wir gerade eingelaufen seien. Sein Kommentar: „I hope you get your brains back tomorrow.“



Die Crew im Royal Malta Yacht Club

Nachdem wir unser Frühstück vertilgt hatten und den Sonnenaufgang genossen wurde uns noch ein besonderer optischer und akustischer Leckerbissen verabreicht. Auf Malta war gerade der Oldtimer Grand

Prix. Die Teilnehmer machten eine Ausfahrt und ein Trupp hatte sich in unsere Seitenstraße verirrt. Ein paar Bugattis und diverse andere Wagen aus den 20er bis 60er Jahren des letzten Jahrhunderts donnerten an uns vorbei. Da leuchteten die Augen.

Den Rest des Tages brachten wir damit zu die GUTS'N'GLORY wieder trockenulegen und aufzuräumen. Die Segelschäden wurden begutachtet, die Überführungssegel angeschlagen.

Die nächsten zwei Tage waren wir als Touristen unterwegs, einen Tag in Valetta und einen fuhrten wir mit einem der berühmten Malteser Busse nach Mdina. Dort besuchten wir die unter anderem die Katakomben. Die geplante Kirchenbesichtigung fiel jedoch aus, erstens war gerade Gottesdienst und zweitens standen sämtliche Teilnehmer des Oldtimer Grand Prix auf dem Kirchenvorplatz aufgereiht.



Der passende Dienstwagen für Knispel, doch wohin mit dem Blaulicht?

Die Siegerehrung fand im Radisson SAS statt. Es war alles sehr nobel, gab gut zu trinken und nach der Preisverleihung auch gut zu Essen. Dazu wurden viele Preise verliehen, die RAMBLER holte sich den Gesamtsieg mit einem neuen Bahnrekord. Den größten Applaus

<u>Boat</u>	<u>Finish Time</u>	<u>Eloped time</u>
Rambler	22/10 11:45:03	1d 23h 55' 30"
Rubino	23/10 11:51:57	3d 0h 11' 57"
Roaring Forty	23/10 12:06:37	3d 0h 26' 37"
Vineta	23/10 14:16:47	3d 3h 6' 47"
Nisida	23/10 23:36:07	3d 11h 54' 7"
Tai Shan	24/10 01:32:57	3d 14h 22' 57"
Elusive	24/10 04:09:05	3d 17h 9' 5"
Guts'n'Gory	24/10 06:31:38	3d 18h 51' 38"
Air Malta Falcon	24/10 06:47:09	3d 19h 31' 39"
Obelix	24/10 13:39:44	4d 2h 39' 44"
Slingshot	24/10 15:30:26	4d 4h 30' 26"
Global Yacht Racing	24/10 19:40:30	
Comanche Raider	25/10 01:52:29	

gab es für einen Sonderpokal, welcher extra für die italienische Hubschraubercrew gestiftet wurde, die bei dem nicht gerade einfachen Wetter die Loki-Crew abgeborgen hatte. Die LOKI wurde nach Ruderbruch mit maximal gefierterem Anker treiben gelassen, als sie in flachere Gewässer hielt der Anker wohl (zumindest gibt es

Fotos mit straffer Kette), aber später konnte man sich im Internet ein Video angucken wie die schicke, große Regattayacht von der Brandung auf den Felsen hin und her geworfen wurde. Bemerkenswert dabei war, daß die Kiel-Rumpf-Verbindung diese extreme Belastung überstanden hat. Es ist ja bei heutigen Leichtbauyachten nicht unüblich, daß mal eben beim Segeln der Kiel abfällt.

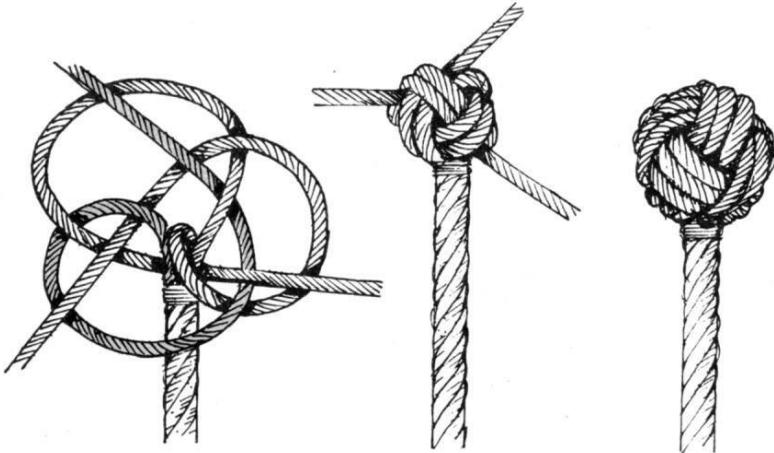
Anschließend ging es per Taxi zur Party in den ehrwürdigen Gemäuern des Royal Malta Yacht Club. Es gab gutes Cisk-Bier, gute Musik und man wurde mit leckeren kleinen Appetithäppchen gemästet, welche die Kellnerinnen rund um die Uhr anboten.

Am nächsten Morgen früh ging es für mich dann wieder zurück in den kalten Norden.



Die Crew auf nach der Siegerehrung

Dirk Schietke



Die UNIVERSITAS in der Saison 2007

Begonnen hat die Saison mit einem gutbesuchten Kaminabend Ende Januar im Hexenhaus. Dieser Abend wurde von unseren Neuen gestaltet und organisiert. Sie stellten sich vor und informierten den interessierten Verein über die Saison 2006 und die Vorhaben 2007. Im Februar nahmen 3 Mitglieder der Crew am Go-For-Speed Theorieseminar in Bremen teil. Dort ging es um die aktuelle Regelkunde, Boots- und Segelphysik, Wetterrouting und Creweinteilung. Da wir uns einmal, teilweise zweimal die Woche trafen und an der UNIVERSITAS arbeiteten, waren wir schon Anfang März mit den Arbeiten am Schiff fertig. Wir mußten 2 Wochen warten, bis ein Kran kam und dann begann die Saison am 22.3.2007. Da unser Steg noch nicht fertig war, konnte sich der Rostocker Yachtclub 2 Wochen lang mit der Lady schmücken.

Über den ganzen Winter nutzten wir den Mittwoch als UNIVERSITAS-Tag. Ab Februar kam dann der mittwochliche Bootshausdienst dazu. Seitdem haben wir jede Woche einmal Dienst gemacht.

Nach einigen Trainingsfahrten führte der erste große Schlag am 20. April nach Kiel zum Go-for-Speed Praxisseminar. Mit den späteren Konkurrenten bei der Internationalen Deutschen Meisterschaft im Seesegeln und beim Baltic-Sprint-Cup übten wir unter professioneller Anleitung Manöver. Nächsten Morgen standen dann komplette Starts und Kurse auf dem Programm. Ein Bericht zu diesem Wochenende ist im Jahresheft abgedruckt. Da der Wind rechtzeitig drehte, haben wir uns entschieden, keine Kreuz nach Rostock zu versuchen und uns in den ASV Kiel verholt. Dort wurde gerade der PETER VON DANZIG auf die Saison vorbereitet, die Aktivitas klebe die letzten Bulleyes ein und die Segel wurden an Bord getragen. Wir konnten dem Treiben gelassen beiwohnen und uns für das nächste Wochenende mit der PVD-Crew verabreden. Abends fuhren wir dann per Zug nach Rostock.

Am folgenden Freitag trafen wir uns wieder und es ging per Bahn nach Kiel. Dort war der Peter schon fast ablegebereit und wir machten einen Treffpunkt für die Nacht aus. Wir bezogen die UNIVERSITAS, klärten auf und machten einen kurzen Törnplan. Freitag Abend waren wir mit dem Peter in der Kieler Förde zum gemeinsamen Ankern verabredet. Am Sonnabend wollten wir schnellstmöglich bis nach Rostock durchsegeln, um den Sonntag wieder in der Heimat zu verbringen. Morgens wurden wir von der

Crew des Peter geweckt, die früh los wollten. Die See war glatt und so verholten wir uns zum Toilettengang in einen kleinen Hafen. Nach der Erledigung der Bedürfnisse machten wir uns mit der UNIVERSITAS an die Verfolgung des PETERS, welche auch gut gelang. Allerdings muß man beim nächsten Mal aufpassen, daß man nicht in die Abdeckung desselben gerät, da dann alle Versuche des Überholens in Lee vergebens sind, wie uns per Zuruf der Skipper des Pvd versicherte. Unser Kurs ging durch den Fehmarnsund, während der Peter durch den Belt wollte und so machte ein Luvdurchbruch keinen Sinn. Wir begleiteten unsere Verbandsbrüder noch eine einen Meile weit und fielen dann ab in Richtung Sund. Wir konnten den Spi setzen und abwechselnd das Rudergehen unter Spi üben. Bis etwa 14 Uhr lagen wir auch gut in der Zeit es war Nordwind der Stärke 3 bis 4 Bft, die UNIVERSITAS lief gut und wir machten ordentlich Fahrt. Kurz vor dem Fehmarnsund drehte der Wind aber auf Ost und innerhalb einer viertel Stunde nahm er um 2 Bft. zu. In Böen waren es eine gute 6. Wir refften die Segel und kreuzten durch die Brücke. Da es nun schon 16 Uhr war, der Wind aus Ost kam und wir keine rechte Lust auf eine weitere Nachtfahrt hatten, entscheiden wir uns für eine Nacht in der Beelitz-Werft. Um 16.30 Uhr machten wir fest. Um 16.28 Uhr (!) wurde das Hafengeld kassiert. Nächsten Morgen hat der Wind etwas abgenommen und wieder einen Tick nördlicher gedreht. Wir konnten mit langen Schlägen nach Rostock kreuzen. So kamen wir dann wie das immer so ist – und wie die Frauen es so lieben – doch erst am Sonntag Nachmittag in Rostock an und machten im ASV um 15.30 Uhr fest.

Am 5. Mai ist Ansegeln und wir haben schon 320 Meilen auf der Logge. Mit vollem Boot segeln wir bei Sonnenschein auch offiziell in die Saison 2007.

Es folgen wieder Trainingsfahrten und die Vorbereitung auf die Sportbootführerschein- und SKS-Prüfungen für die meisten Crewmitglieder. Am 18. Mai sind die Praktischen Prüfungen und alle bestehen! Herzlichen Glückwunsch!

Jetzt beginnt auch die Mittwochsregatta an der wir jedes Mal teilnehmen. Übers Jahr fahren wir allerdings auch 3 mal hoch und sind die Einzigen, aufgrund des schlechten Wetters meist. Oft können wir uns deutlich vom Rest des Feldes absetzen und man merkt, daß sich das Training auszahlt und die Manöver und das Verständnis für die UNIVERSITAS immer besser werden. Natürlich gibt es auch weiterhin mißglückte Manöver, die aber seltener

vorkommen. Immer öfter müssen die nun nicht mehr ganz so Neuen die Verantwortung an Bord übernehmen und im Status eines Wachführers die UNIVERSITAS und die Mannschaft steuern.

Zwischendurch die Pfingstregatta mit einer 4.schnellst gesegelten Zeit und einem 10. errechneten Platz. Diesmal wollen wir es uns definitiv nicht mit unseren Frauen verderben und segeln gleich nach der Siegerehrung wieder zurück nach Rostock in den heimatischen ASV.

Am 16.6. ist Stiftungsfest im ASV, die UNIVERSITAS lädt die anwesenden Mitglieder zu einem Schlag auf See ein.

Es folgen Fahrten für die Bordkasse.

Anfang Juli dann das zweite Highlight: die Teilnahme an der IDM der Seesegler.

Für uns zu vergleichen mit der Flensburger Frühjahrswoche 2003. Wir sind in der Gruppe IMS 1, und segeln gegen die, die auch damals schon dabei waren, nur daß die meisten von denen neue Boote haben.

Zeitig am Samstag kommen die neuen Segel und wir können sie noch vermessen lassen. Zuerst wird die Langstrecke angeschossen, von Warnemünde aus nach Fehmarn, runter nach Wismar und dann über Lübeck zurück nach Warnemünde. Wind der Stärke 6 läßt die Wettfahrt zu einer Herausforderung werden. Wir absolvieren den Kurs, leider zerreißt uns aber bei der letzten Halse der Spi, so daß wir unter Groß und Genua durchs Ziel segeln.

Die nächsten Tage stehen Up and Downs auf dem Plan, die wir mal mehr, mal weniger erfolgreich absolvieren.

4 Tage später beginnt dann die Überführung zum Baltic-Sprint-Cup 2007, der von Kopenhagen nach Pärnu führt. Albrecht und Robert haben sich die Aufgabe des Skippers geteilt und mit großer Unterstützung der Crew diesen Cup erfolgreich gesegelt. Für alle war es ein Event. Zurück kamen sie nach drei Wochen mit dem Fazit: „Super Spaß hat es gemacht und wir können jetzt besser Halsen als Wenden.“ Ein ausführlicher Bericht von Babett ist ebenfalls in diesem Jahresheft enthalten.

Auf den Mittwochsregatten konnte man das Training merken. In Kombination mit den neuen Segeln war es schwer für die Anderen mitzuhalten. Der Baltic-Sprint-Cup ist mit Sicherheit auch im Winter noch einmal ein Thema auf einem Kaminabend.

Nach dem BSC war Hanse-Sail, diesmal ohne Stiftungsfest, und wir segelten unsere üblichen Touren zum Kohle bunkern.

Wieder Mittwochsregatten nach einer Sommerpause und am 8.9. Blaues Band der Warnow, mit Spitze 11,1 Knoten auf der Warnow und 2. schnellste gesegelte Zeit nach einem Katamaran.

3 Wochen später die WSC 75 Regatta mit einem errechneten 4. Platz. Die Gesamtwertung der Mittwochsregatten können wir deutlich für uns entscheiden und so den Pokal hier im Verein behalten.

Die Saison wird nach dem Absegeln dieses Jahr recht schnell und schmerzlos beendet, da am 19.10. der Krantermin steht und die UNIVERSITAS raus muß. Wir nutzen den neuen Mastenkran am Steg und können in kurzer Zeit den Mast legen und neben der Bootshalle aufbocken.

Nun steht sie wieder wie die letzten Jahre bei Solemar, diesmal nicht in der Halle, sondern draußen, aber doch gut geschützt.

Die ersten Arbeiten sind begonnen und wir wollen wieder viel und schnell schaffen, damit im nächsten Jahr die UNIVERSITAS früh ins Wasser geht.

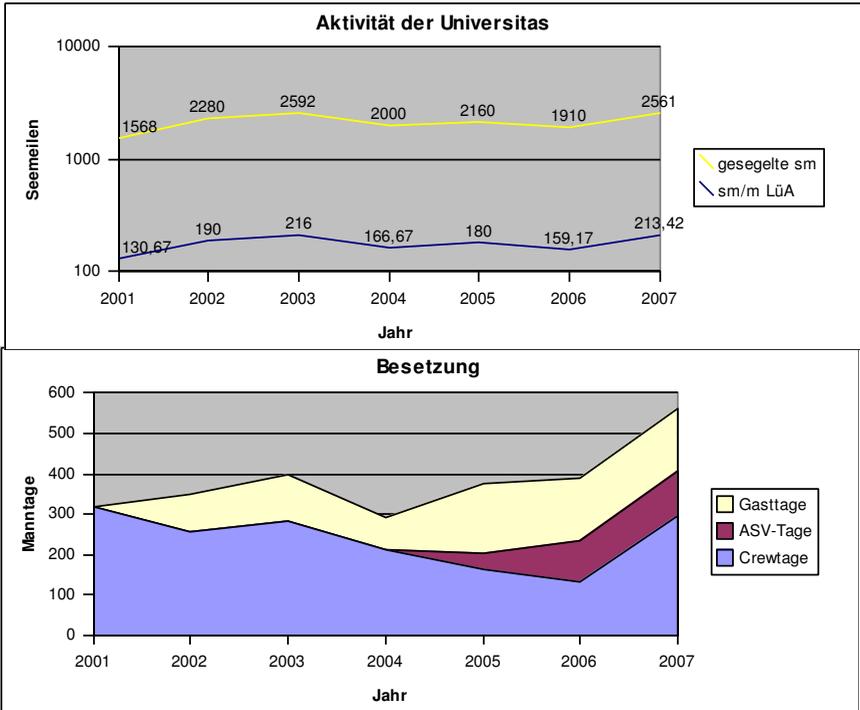
Organisatorisch hat sich zum Ende des Jahres 2007 einiges geändert: nach 3 Jahren gebe ich die Verantwortung für die UNIVERSITAS als verantwortlicher Schiffsführer weiter in die Hände von Michael Dau. Damit haben die Studenten wieder das Zepter an Bord übernommen.

Rückblickend haben die 3 Jahre als Verantwortlicher für das Flaggschiff viel Spaß gemacht und ich möchte mich bei denen bedanken, die mir das Vertrauen entgegengebracht haben. Leider gab es auch – aus meiner Sicht – unnötige Diskussionen, die die Arbeit nicht immer leichter gemacht haben.

Im Ergebnis, kann ich aber mit gutem Gewissen an die nun folgenden Verantwortlichen mit der Segelyacht UNIVERSTIAS ein Flaggschiff des Akademischen Segler-Vereins zu Rostock übergeben, welches unter den Seglern in Nah und fern einen sehr guten Ruf hat. Wir haben zusammen den ASV zu Rostock über die Grenzen Rostocks hinaus bekannt gemacht, vielen Studenten und Nichtstudenten das sportliche Segeln ermöglicht, die Ausbildung groß geschrieben und nicht zuletzt das Schiff in einem sehr guten Zustand gehalten; ohne große Löcher in den Haushalt des Vereins zu reißen.

Ich hoffe daß es für alle ASVer leichter wird, die Crew und das Schiff zu unterstützen und sich auch damit zu identifizieren!

Einige Statistiken noch zum Schluß:



Euer Michael Heitner

Go for Speed 2007 Regattatraining

Am 20. April trifft sich die Mannschaft der UNIVERSITAS zur ersten gemeinsamen größeren Tour 2007. Dabei sind Michael, Robert, Alex, Robin, Ingo und Micha. August und Andi segeln als Gäste mit. Alle sind in freudiger Erwartung.

Der Wind steht mit 5-6 Windstärken aus Nordwest auf den neuen Vereinssteg. War ja auch klar, schließlich wollen wir nach Kiel und schon seit fast 3 Wochen weht es ordentlich aus Ost...

Das hält uns nicht ab und wir machen das Schiff fertig. Um 15.30 Uhr verlassen wir mit 8 Mann an Bord den ASV. Unter Motor geht es die Warnow hoch nach Warnemünde, wo noch ein Fischbrötchen gegessen wird und alle noch mal auf Toilette gehen können. Auf der Ostsee steht eine ordentliche Welle von 2 – 2,5 Metern und der Wind bleibt bei 6 Bft. Mit 2 Reffs im Groß und Fock geht es raus. Mit ordentlich Fahrt segeln wir mit Steuerbordschoten bis 4 Meilen vor Gedser, dafür brauchen wir 3 Stunden. Eine Wende und weiter geht es Richtung Fehmarn. Der Wind flaut leicht ab, so daß die erste Wache in die Koje gehen kann und auch ein wenig Ruhe hat. Vorbei an dem riesigen Windpark vor Nysted und dann kann die 2. Wache schon Vollzug vor Puttgarten melden. Ein Reff kann raus. Und 2 Schläge nach Luv sind auch nötig, da der Wind wieder etwas westlicher kommt. Nach den Wenden wieder ein Wachwechsel, es ist inzwischen 3 Uhr und Fehmarn liegt hinter uns. Bald können wir auch das letzte Reff rausnehmen und mit angenehmen 6-7 Knoten auf Kiel zuhalten. 2 Meilen vor Schilksee verläßt uns der Wind und unter Motor geht es in den Olympiahafen. Um 8.30 Uhr legen wir die Leinen auf die Dalben und ziehen unser Ölzeug aus. Direkt vor uns an Land liegt die „Mimose“, sie ist fertig zum Kranen. Wir melden uns für das Go for Speed Training an und machen erst einmal Frühstück. Dazu haben wir aber nicht viel Zeit, da um 10.30 Uhr der erste Start anberaumt ist. Vorher noch eine kurze Einweisung in der Vasa – Halle. Wir sind ordentlich müde und trinken dankbar den dort angebotenen Kaffee. Kurz vor dem Ablegen kommt Stefan als 9. Mann an Bord, er mußte am Freitag bis spät arbeiten und daher mit dem Zug nachkommen. Als es dann auf die Förde geht, weht der Wind aus Ost mit 1-2 Bft. Später dreht er dann auf Nord und nimmt leicht zu.

Kurz vor dem Start kommt Uli Münker an Bord und coacht uns während der ersten Wettfahrt.

Wir sind mit den Gedanken noch nicht so ganz angekommen und haben daher Mühe alle Manöver vollendet zu fahren. Es läuft zwar nur wenig falsch, es geht aber alles noch zu langsam. So dauert es zu lange bis der Spi steht, die Halse beendet ist und auch das Bergen sollte schneller gehen. Im Winter haben wir auf unseren Crewabenden die Manöver durchgesprochen und so sind die Positionen an Bord verteilt und jeder sollte wissen was er zu tun hat. Am Tisch im Hexenhaus läßt sich aber nicht alles trainieren. Nach diesem ersten Test muß Uli schon wieder von Bord und wir haben die Möglichkeit uns noch einmal in Ruhe aufeinander einzuspielen. Mit jedem Kurs geht es besser und schneller. So geht es bis 16.30 Uhr. Ab 18.00 wird zum Debriefing in die Vasa – Halle geladen. Die Coaches sprechen noch einmal kurz die Ergebnisse des Tages an und geben Hinweise für den folgenden Tag. Wir sind ziemlich erledigt, duschen und gehen unter Deck. Eine kurze Auswertung und dann ab in die Koje.

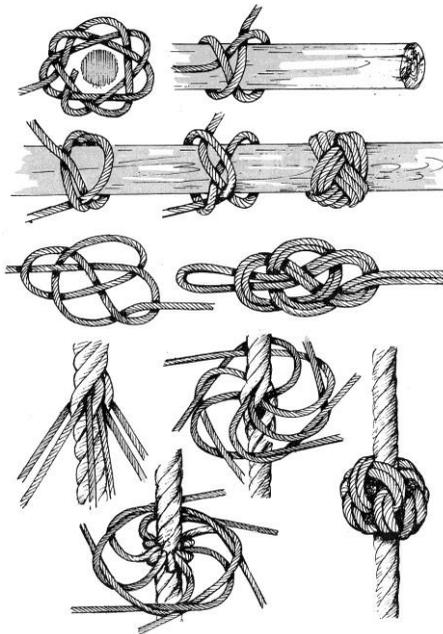
Morgens um 7 Uhr ist wecken, dann frühstücken und los zum Start. Um 9 Uhr beginnt der Trainingstag vor der Kieler Förde. 3 Up and Downs stehen auf dem Programm und dann Startübungen. Nach der ersten Übung kommt Christian Tinnemeyer von Faber und Münker an Bord. Er kennt die UNIVERSITAS noch aus alten Zeiten und ist unter Hasso Plattner auf ihr mitgesegelt. Entsprechend ausführlich sind die Tipps. Eine Übung lang sieht er zu und dann wird jede einzelne Position unter die Lupe genommen. Die Crew nimmt seine Vorschläge an und fragt und fragt. Darüber verpassen wir leider einige Startankündigungen und kommen mehrmals zu spät, da wir zu weit weg gesegelt sind. Wir segeln immer bei genau + 30 Sekunden über die Linie. Als Abschluß wird ein doppelter Up an Down Kurs angeschossen. Wir haben uns deutlich gegenüber dem Vortag gesteigert und segeln nun ganz passabel über die Bahn. Trotzdem haben wir mehr Wert auf die Manöver als auf die Anliegelinien gelegt, so daß wir sicherlich noch besser werden können. Wieder im Hafen stehen wir noch über eine Stunde mit Christian auf dem Steg, bei einem Rostocker Bier und werten den Tag aus.

Zur Verabschiedung kommen wir daher etwas zu spät, haben aber im „Einzelgespräch“ bestimmt mehr erfahren als in der Vasa – Halle. Ein Dank an die Organisatoren von der RVS kann noch an den Mann gebracht werden.

Da die Zeit schon einigermaßen fortgeschritten ist und der Wind sehr schwach aus Süd weht, entschließen wir uns, die UNIVERSITAS in den Kieler ASV zu verlegen und die Rücküberführung um eine Woche zu verschieben. So setzen wir wieder die Segel und kreuzen in die Förde hinein Richtung ASV. Als wir dort ankommen, ist gerade viel los auf dem Peter von Danzig, vor 4 Tagen zu Wasser gelassen wird er nun ausgerüstet für die erste Tour, die für das folgende Wochenende anberaumt ist. Wir klaren auf, verabreden uns für den nächsten Freitagabend zum gemeinsamen Ablegen und übergeben die UNIVERSITAS in die Obhut der ASV – Brüder. Nach einem Fußmarsch zum Bahnhof sitzen wir alle in der Bahn und rollen nach Hause.

Am Freitag, dem 27. April treffen sich Michael, Robert und Alex von der Mannschaft und Hendrik, Mathias und Rebecca als Gäste am Hauptbahnhof in Rostock um die Rücküberführung in Angriff zu nehmen.

Michael Heitner



Ein wahr gemachter Traum

Das Vorspiel

Im letzten Winter hatte ich mich für den großen Atlantiktörn des Kieler ASV auf dem Peter von Danzig angemeldet. Es sollte von Rio de la Plata bis Rio de Janeiro gehen. Leider fiel der Törn wegen einer zu intensiven Grundberührung vor Törnbeginn aus. Was macht man so als Ostsee- und gelegentlicher Mittelmeersegler im Winter mit ausreichend Resturlaub. Nein, nicht Ski fahren. Ich habe etwas unter den üblichen Verdächtigen herumtelefoniert und hatte bald sieben Segelgefährten zusammen. Also wurde in lang gehegter Traum wahr: Kuba.

Über meine Haus- und Hof-Charteragentur wurde eine Bavaria 44 gechartert. Ein Katamaran wäre mir lieber, aber so ein Girokonto ist nicht unbegrenzt belastbar. Flüge wurden gebucht, Reiseführer gab es zum Geburtstag geschenkt, Segelführer besorgt, ein Übersegler von Westcuba organisiert, meine versunkenen Spanischkenntnisse aufgefrischt und die Chatterraten bezahlt. Trotzdem hatte ich 2 Wochen vor Charterbeginn die Unterlagen noch nicht bekommen. Ein Anruf bei der Charteragentur ergab, daß auch unsere Bavaria eine Grundberührung hatte und wahrscheinlich nicht einsatzbereit sein werde. Schon wieder eine Grundberührung vor Törnantritt, das geht ja schön los! Alternativ sollten wir einen Katamaran oder eine 60-Fuß-Yacht ohne Aufpreis bekommen. Der 60-Füßer müßte aber erst nach Kuba überführt werden.

Naja, mal sehen, hoffentlich dauert es mit den Formalitäten mit dem langen Einrümpfer länger und wir bekommen den Katamaran.

Ein Lebensmittelliste wurde vorab nach Kuba geschickt, damit das Bunkern schon vorbereitet werden konnte. Der Transfer von Havanna nach Cienfuegos wurde auch schon in Deutschland gebucht. Es konnte also losgehen.

Der Flug war etwas lange, aber bald ließ der Airbus Florida Steuerbord liegen und wir schwebten in Havanna ein. Dort sammelten wir uns im Hotel Inlaterra und hatten etwas Zeit uns Havanna anzuschauen.

19.02.

Es ging mit einem modernen Kleinbus nach Cienfuegos an der kubanischen Südküste. Kubanische Autobahnen sind für Deutsche schon recht kurios, da ist man Pferdefuhrwerke, Traktoren, Radfahrer und Fußgänger auf Autobahnen eben nicht gewohnt.

Interessant war neben den alten Ami-Schlitten aber auch die gesammelte Palette der Ostblock-Kfz. Hier zeigte sich deutlich, wer von der Crew auf welcher Seite des Eisernen Vorhangs aufgewachsen war.



Die MARLENE

In Cienfuegos erfuhren wir, daß wir den Katamaran bekommen sollten. Die MARLENE, eine noch recht neue Lagoon 38. Allerdings gab es den Katamaran nur für 11 Tage, da er danach schon wieder neue Chartergäste aufnehmen sollte. Für die 3 restlichen Tage wurde uns angeboten die anteilige Chartersumme zurückzubekommen oder Unterkunft im Hotel Union, dem besten in Cienfuegos, zu bekommen. Wir wählten letzteres.

Sofort wurde das Gepäck verstaut, die Lebensmittel im Devisenladen gekauft, die Steuer beim Hafenmeister entrichtet. Die Einweisung erfolgte durch Omar, einen Kubaner der neben Spanisch auch fließend Deutsch, Englisch und Französisch sprach und die Herzen der mitsegelnden

Damen höher schlagen ließ. Ich organisierte noch eine Angel und den Wetterbericht. Abends ging es im wunderschönen alten Yachtclubgebäude Essen. Am nächsten Morgen wurde Wasser gebunkert und gegen Moneda Nacional Obst auf dem Markt gekauft. Kuba hat zwei Währungen, den Peso Cubano oder auch Moneda Nacional genannt und den Peso Convertible. Ostgermanen werde eine ähnliche Situation mit dem Forumscheck kennen. Jedoch kann auf Kuba jedermann in der Bank sein Geld zum Kurs von ca. 1:25 frei hin und her tauschen. Der Convertible Peso ist etwas weniger als ein Euro wert.

20.02.

Noch schnell ausklarieren und dann geht es los, hinaus aus der Bucht von Cienfuegos hinein in die karibische See. Ziel war die Isla



de la Juventud (Insel der Jugend), die vorher Isla de los Pinos (Kieferninsel) hieß. Wie viele andere Inseln soll sie die Vorlage zu Robert Louis Stevensons Roman „Die Schatzinsel“ gewesen sein. Allerdings entsprach diese Insel wegen ihrem Kiefernbewuchs wohl am ehesten der Stevensonschen Insel.

Das Wasser war blau und tief, die Wassertemperatur auf dem Kartonplotterdisplay pendelte zwischen 27,1 und 27,7°C. Die Marlene lief gut, auch hoch am Wind. Die erste Nacht mußten wir durchsegeln, da auf dem Weg zum mit einer Marina

versehenen Cayo Largo keine Ankermöglichkeiten waren. Außerdem mußte das militärische Sperrgebiet der Bahía de Cochinos (in Deutschland besser bekannt als Schweinebucht) umsegelt werden, was aber keinen Umweg darstellte. Es war eine herrliche Nacht, es war warm, ein wunderbarer Sternenhimmel und Lü's trockener Humor zur Wassertemperaturanzeige: „27,1°C! Muß `ne kalte Strömung sein.“

Armin und Anne hatte leichte Probleme mit den Bewegungen des Katamarans, waren aber nach einem Tag wieder im Besitz ihres körperlichen Wohlbefindens.

21.02.

Am nächsten morgen wehte es mit angenehmen 20kn, die , unser besegeltes Ferienhaus, brachte diese Brise bis auf 9 Knoten. Um 10 Uhr passierten wir die Ansteuerungstonne von Cayo Largo.

Das Riff vor der Hafeneinfahrt hatte zwei Durchfahrten. Genau zwischen diesen beiden Einfahrten befand sich die eigentlich von uns gecharterte Yacht. Ein paar Schweizer hatten die Bavaria so hoch auf das Riff befördert daß ein Abbergen zwecklos war. Der Crew selbst ist nichts ernsthaftes passiert, tragisch dabei war nur daß ein einheimischer Skipper beim Versuch Ausrüstung abzugeben ertrank.

Hinter dem Riff ankerte wir. Zwei Seekarten und ein Segelführer zeigten jeweils verschiedenen Darstellungen. Da wollte ich mich erst einmal orientieren. Wie sich später herausstellte lag der 10 Jahre alte US-amerikanische Segelführer falsch, da vor 2 Jahren ein Hurrikan die Küstenlinien etwas verändert hatte. Allerdings stimmte der Segelführer insofern, daß er die Seekarten von den Kubanern wegen höherer Genauigkeit den US-amerikanischen und



Das Wrack der Bavaria 44

britischen Seekarten vorzog. Nachdem wir uns in eine lauschtige Bucht zum Baden, Faulenzen und Strandbar-Besuch mit Dingi verholt hatten ging es nachmittags in die Marina Puertosol. Da hier Touristengebiet war, gab es auch Handyempfang. Ich gönnte mir mal den Luxus, meine Eltern anzurufen. Übrigens kostet eine SMS nach Deutschland im D2-Netz 0,49€. In der Marina wurde problemlos einklariert und die Gegend erkundet. Der Kat ließ sich superleicht mit den beiden Maschinen „einparken“, positiv ungewohnt für Einrumpfsegler. Im Hafen lag eine deutlich größere britische Yacht, ein paar Ausflugsboote für Touristen, ein deutsches Ehepaar mit ihrer frisch in den USA gekauften Yacht und noch ein paar Charterer.

22.02.

Cayo Largo ist eine Touristeninsel mit Hotels und einem Devisenladen in der Marina. Dort gab es zwar nicht viel zu kaufen, aber in der Kühltruhe lag auch einen Gruß aus der Heimat, „Mecklenburger Gouda“. Wir versorgten uns mit Wasser und Lebensmitteln und weiter ging es. Das Ablegen wurde etwas verzögert, da auf die Zoll und Immigration gewartet werden mußte. Nachdem wir das Riff mit der Bavaria passiert hatten ging es bei 3 Beaufort raumschots westwärts. Am frühen Abend erreichten wir die südliche Einfahrt des Canal de Rosario, eine der wenigen für Yachten und Berufsschiffe passierbaren und auch nachts

beleuchteten Durchfahrten durch die Inselkette Los Carraneos. Abseits der Fahrrinne im Schutz des Riffs wurde geankert. Ich hatte sofort meine Schnorchelausrüstung klar, wurde aber noch vom Unterwassergenuß abgehalten. Ein Fischerboot kam und wollte tauschen, Langusten gegen Rum. Bei der Übernahme der Yacht



Languste satt

hatte uns Omar gleich geraten, etwas billigen kubanischen Rum zu kaufen (umgerechnet 1,75€ pro Flasche). Pro Flasche bekommt man 6 bis 8 Langusten von den Fischern. Wir lagen genau im Schnitt, 7 schöne Krustentiere gab es dafür. Und noch etwas hier für

einheimische Währung schwer zu bekommendes Speiseöl wechselte den Besitzer. Problem war bloß, die lebenden und nicht gerade klein geratenen Tiere vom Fischerboot auf die Marlene zu bekommen. Letztendlich wurde meine für die Schnorchelausrüstung genutzte blaue IKEA-Tasche dazu mißbraucht. Abends gab es dann zu einem herrlichen scheinenden Mond Languste satt.

23.02

Am nächsten Morgen ging es dann mit Rollo Schnorcheln am Korallenriff, traumhaft. Rollo, der auch schon Unterwasserarchäologie in der winterlichen Ostsee betrieb, war auch fasziniert. Danach ging es weiter unter Nordkurs, Sonne und Wind satt. Segeln wie es sein soll. Bei der Passage der letzten Inselkette vor der Isla de la Juventud zeigten sich wieder die kubanischen Seekarten überlegen, in der elektronischen Karte war die Richtung der Betonung schlicht falsch herum. Abends fiel der Anker in einer von Mangroven umgebenen Bucht zwischen dem Cayo San Juan und der Isla de la Juventud. Ein paar Crewmitglieder hatten Probleme mit den angreifenden Moskitos. Man kann eben nicht alles haben!



Sonnenuntergang hinter Mangroven und der Isla de la Juventud

24.02.

Früh wurde der Anker gelichtet und kurz nach Mittag erreichten wir die Einfahrt des Rio las Casas, des Fließchens, das uns zur Hauptstadt der Isla führte. Nach 2 Meilen Flußfahrt machten wir im Hafen von Nueva Gerona fest, dem „Umkehrpunkt“ unserer Reise. Neben 2 anderen Yachten und ein paar Fischern lag hier noch die Fähre zum Festland. Der Elektro-Landanschluß erwies sich Dank eines fachkundigen Elektrikers als durchführbar. Die veraltete, aus der DDR stammende Technik wurde einfach demontiert und Litze mit Litze verbunden. Der Hafen war umzäunt und bewacht. Problematisch war nur wenn die einheimischen Fähr Gäste an Bord der Fähre gingen. Der Bereich zwischen Hafengebäude und Fähre war dann mit Militärposten abgesperrt, damit sich die Kubaner nicht mit den Touristen mischen können. Dadurch konnten wir zu diesen Zeiten nicht das Hafengebiet verlassen oder andersherum kamen nicht zu Schiff. Das Einkaufen funktionierte auch ganz gut. Dank eines einheimischen Kutschers, der uns zu den entsprechenden Devisenläden fuhr und Hinweise zu Preisen bei Geschäften mit Einheimischen gab. Nur als ein paar Polizisten auftauchten wurde er vorsichtig, da er offiziell keine Ausländer transportieren darf. Für

seine Dienstleistung wollte er gar kein Geld haben. Wir drückten ihm aber unauffällig 5 Peso Convertible in die Hand.

Ansonsten gab es aber keine Probleme, in der Hauptgeschäftsstraße Calle 39 gab es ein paar interessante Restaurants, abends brodelte hier das Leben und die Probe des Karnevalssumzuges machte die Sache noch interessanter.

25.02.

Hafentag, die Crew teilte sich in 2 Grüppchen á 4 Leute auf und zog los auf Inselerkundung. Von einem mit einer Kubanerin verheirateten Freund hatte ich eine Kontaktadresse bekommen, wo man privat einen Oldtimer mieten kann. Leider war der Fahrer nicht da, aber man bekam ganz gut einen Einblick in ein Kuba, daß man als Tourist sonst so nicht kennenlernen kann. Wir bekamen trotzdem noch einen Oldtimer mit Fahrer. Für 70 Pesos wurden wir mit einem top gepflegtem Plymouth mit Originalmaschine vier Stunden über die Insel chauffiert. Interessant war die Benzinbeschaffung, der Fahrer



fuhr kurz noch zuhause ran um seiner Familie Bescheid zu sagen daß er erst später nach Hause kommt. Während der Wartezeit vor seinem Haus kamen vom „Buschfunk“ informierte Kubaner mit Benzinkanistern an und der Plymouth wurde betankt. Benzin kostet übrigens

(wenn man Peso Convertible hat) unter einem Euro pro Liter! Wir fuhren zu einer Krokodil-Aufzuchtstation und abends zum Taucherhotel Colony an der Westküste der Insel wo wir den Rest unserer Crew trafen. Unterwegs sah man auch, woher der alte Name der Insel, „Kieferninsel“ stammt. Es gibt dort Kiefernwälder wie in Norddeutschland. Die Rückfahrt nach Nueva Gerona gewann „unser“ Plymouth. An zweiter Stelle liegend mußten die anderen noch einen Stopp für einen Reifenwechsel einlegen.

26.02

Wir schwatzten noch etwas mit einem deutschen Einhand-Weltenbummler, bunkerten Wasser, ließen einen Rauschgifthund auf dem Schiff herumschnüffeln und natürlich wieder Zoll und Immigration. Dazu muß diesmal etwas mehr gesagt werden. Die

Yachten hatten Deutsche Nationalität und in den Schiffspapieren gab es eine Urkunde, die es erlaubte die Yachten in kubanischen Gewässern als Charteryacht zu betreiben. Diese Urkunde war gültig für ein Jahr und ... abgelaufen. Ich hatte das schon vorher gesehen, aber was sollte man machen. Ich sah uns schon den Rest des Törns in Nueva Gerona verbringen und versuchte dem Beamten mit meinen Spanischkenntnissen klar zu machen, daß ich als Charterer von diesen Papieren nichts wüßte. Der Beamte sah das ganz locker, er werde mit Cienfuegos telefonieren und wir könnten weitersegeln. Ohne die Hand aufzuhalten oder irgend etwas! Einfach so, das geht. Da habe ich selbst in EU-Mittelmeerländern ganz andere Sachen erlebt. Da sage noch mal einer was gegen die kubanische Bürokratie!



Am Strand von Cayo Matias

Jedenfalls war der Rest des Törns gerettet und wir steuerten die Ostküste der Isla de la Juventud hinab. Eine Route die mit einem tiefgehenden Einrümpfer nicht befahrbar wäre. Gegenüber Punta del Este, vor dem Cayo Matias ankerten wir zwischen den Mangroven und dem Riff. In den Mangroven zeugte das ausgeschlachtete Wrack einer Dufour 50, das nicht alle Chartertörns optimal verlaufen. Am Riff konnte man herrlich Schnorcheln und der Strand am Cayo war eine Nummer für sich. Ein einsamer herrlicher weißer

Sandstrand, keines Menschen Fußabdruck. Nur diverse Leguan-spuren, eine davon nicht unähnlich einer Mountain-bikespur. Angespülte ausgebleichte Baumstämme zeigten bizarre Formen. Unmengen



Gefahren der Seefahrt

leerer Schneckengehäuse. Ein Falke war so zutraulich, daß sich ihm ohne Problem nähern konnte. Wahrscheinlich kannte er hier keine Menschen.

27.02.

Weiter ging es südlich an den Los Carraneos in Richtung Osten. Die Tiefe fällt hier ziemlich schnell auf 3000 bis 4000m ab. Nur am Cabezo Sambo reichen die Untiefen südlich in die See. Hier sollen viele Spanische Schatzgaleonen, die parallel zur Küste segelten, ihr Ende gefunden haben. Heutzutage zeigen rostige Wracks die Gefahr an. Hier zeigte die mitgenommene und im Heckkorb festgebändselte Angel erstmals einen Biß an. Ein Barrakuda. Da Ciguatera an Kubas Südküste nicht vorkommen soll und der Fisch im Freiwasser und nicht am Riff gefangen wurde wanderte er in die Bratenpfanne. Und hat herrlich geschmeckt!



Barrakuda

Abends zeigt die Angel noch einen Biß an. Ich tüdelte die Angel vom Heckkorb los, setzte mich auf die Badeplattform und begann den Fang heranzukurbeln. Müßte ein Größerer sein, es war ganz schön „Zing“ auf der Sehne. Aber da schien der Fisch noch in der gleichen Richtung wie die Marlene geschwommen sein. Plötzlich bog sich die an sich stocksteife Angelrute krumm. Eigentlich wollte ich im Falle eines Bisses die Angel immer wieder mit einer langen Leine am Heckkorb

festmachen. Im Eifer des Gefechts habe ich das natürlich nicht gemacht! Kurze Überlegung: die Angel loslassen – ungern. Vom Fisch in Wasser gezogen werden – noch schlechter. Bevor ich meine Überlegungen zuende bringen konnte gab es einen Knall und der Fisch war weg. Einfach das Stahlvorfach zerrissen! Was mag das wohl für ein Bursche gewesen sein? Gedanken an Hemmingways alten Mann kamen auf. Schade, aber wer hätte auch so viel Fisch essen sollen!

Die Nacht wurde durchgesegelt. Wir liefen vormittags wieder Cayo Largo an, gingen aber nicht gleich in den Hafen sondern ankerten in einer Bucht hinter dem Playa Sirena. Die Strandbar wurde besucht, T-Shirts gekauft, geschnorchelt, gefaulenzt. Ich hatte ein paar Langusten unter einem GfK-Wrackteil in ca. 1,5m Tiefe entdeckt. Aber auch mit Rollos Hilfe waren die Leckerbissen nicht zu fangen. Die schmackhaften Krustentierchen sind schnell und kräftig. Abends ging es wieder in die Marina.



Marina Puertosol auf Cayo Largo

01.03.

Nach dem Ablegen gab es Kühlwasseralarm der Backbordmaschine. Wir ankerten noch vor dem Riff. Die Ankerwinde ging auch nicht. Später stellte sich heraus, daß sie nur geht wenn die Backbordmaschine läuft. Nach dem Impellerwechsel, bei dem sich

die vergleichsweise riesigen Maschinenräume als ganz praktisch erwiesen, konnte es weiter gehen. Wieder herrlichstes Segelwetter. Nachts biß ein Thunfisch auf die Angel.

02.03.

Den Thunfisch gab es dann am nächsten Morgen, wo wir vor Cienfuegos noch einmal ankerten, frühstückten und schnorchelten.

Nachmittags legten wir dann nach 393 erlebnisreichen und sonnigen Seemeilen wieder in Cienfuegos an. Die 3 Tage nutzen wir zur Erkundung von Cienfuegos und Umgebung. Anschließend fahren wir noch verteilt auf zwei Mietwagen durch das Land und lernten Land und Leute besser kennen.

Als Fazit kann man folgendes sagen: Wer auf Kuba segelt kann nur in wenigen Einzelfällen auf eine gewohnte Marina-Infrastruktur zurückgreifen. Das Bunkern von Proviant ist nicht immer einfach, aber mit Peso Convertible kann man gut leben, auch wenn es das eine oder andere nicht immer und überall gibt. Die vielgeschmähte kubanische Bürokratie ist (zumindest an der der USA abgewandten Südküste) ziemlich unkritisch.

Dafür muß man sich das Seegebiet nur mit wenigen Fischer und noch weniger Yachten teilen, man hat einsame Strände und Ankerbuchten für sich allein und die innere Sicherheit braucht keinen Vergleich zu scheuen.

Die Kubaner sind freundlich und hilfsbereit, legen es aber häufig (nicht immer) auf die Peso Convertible an. Da man bestimmte Waren des täglichen Bedarfs nur gegen Devisen bekommt ist dies allerdings verständlich. Bei Restaurantbesuchen sollte man, wenn die Währung in der Speisekarte nicht ausgewiesen ist diese vorher erfragen. So kann man Streit beim Bezahlen vorbeugen.

Die Kubanische Regierung macht große Anstrengungen, die wunderschöne Kolonialarchitektur zu erhalten. Was bei der geringen Wirtschaftskraft des Landes um so mehr anzuerkennen ist.

Bleibt zu hoffen, daß sich die wirtschaftliche Situation der Bevölkerung weiter verbessert. Für mich steht jedenfalls fest, daß (ausreichende Finanzkraft vorausgesetzt) dies nicht mein letzter Segeltörn in kubanischen Gewässern war.

Dirk Schietke

Bericht der Jollengruppe

Das Jahr 2007 war ein sehr Ereignisreiches. Als Jahresauftakt haben wir erst mal unsere Jollenkammer grundsaniert, die Spinde repariert und gestrichen, Wände und Fußboden gemalert und alles neu eingerichtet. Endlich etwas Bewegungsfreiheit in unseren beschränkten Räumlichkeiten!

Unsere Jollengruppe besteht aus ca. 35 aktiven Seglern. Die Flotte der Privatboote wächst stetig: 4x Int14, 1x Contender, 1x O-Jolle, 2x 470er, 2x Finn. Die vereinseigenen Ixylons, 8 an der Zahl kommen langsam in die Jahre. Aber dazu im nächsten Jahr mehr.

Erstmalig nutzten einige von uns das Sportangebot im Winter und gaben sich dem Tischtennissport hin. Bis wir aus der Vorhalle in die Haupthalle umziehen mußten. Der Übermacht der Basketballspieler haben wir uns gebeugt und das Tischtennis aufgegeben. Fortan gab es bis zum Ansegeln unsere kulinarischen Kochabende, was der Seglerfigur wahrlich nicht förderlich ist. Nach dem Ansegeln fand Dienstag um 18 Uhr im Sportwart war deutlich zu spüren. besser laufen.

Unsere erste von insgesamt drei in der Regatta, die Frühjahrsregatta, fa kräftigen Wind segelten wir mit vier Contender zwischen IGA-Gelände sich Nico auf seinem Contender.





Am Vortag hatten wir mit Andreas das Stiftungsfest organisiert. Erstmals kam hier die Gulaschkanone von Berners Raststuben zum Einsatz. Lecker! Vor allem das selbstgebackene Brot erfreute sich großen Zuspruchs. Die Ausfahrt mit der UNIVERSITAS als Auftakt des Festes war für die Mitsegler ein großartiges Erlebnis. Bei unbeständigem Wetter wagten wir am Nachmittag mit ein, zwei Jollen noch eine Ausfahrt. Dörthe konnte Udo überreden, den FISCHKOPP zu steuern – blaue Flecke inklusive. Das Stiftungsfest kam zum Abend hin richtig in Schwung. An der Teilnehmerzahl der Vereinsmitglieder muß noch ein wenig gearbeitet werden, aber wir planen mit Andreas schon für das nächste Jahr. Laßt Euch überraschen!

Der Sommer war angefüllt mit Segelerlebnissen, welche unser Können wirklich auf die Probe stellten. Entweder hatten wir Flaute oder Starkwind.



Die Sommerregatta (21.07.), geplant als eine Wandertour nach Börgerende, wurde zum Glück auf ein Matchrace umdisponiert. Wir wären aus Börgerende nie wieder weggekommen – Sturm.

Das Matchrace: zwei Ixylons, 8 Crews (vorher ausgelost), jeder gegen jeden. Was für ein Spektakel! Heiße Kämpfe um die beste Startposition wurden ausgefochten. Am Ende siegten Andrea und Robert knapp vor Christoph und Tobias.

Die 14footer, dieses Jahr durch die German Open in Warnemünde und im Hinblick auf die WM im nächsten Jahr 2008 zu Extratrainingseinheiten animiert, nahmen an jeder sich bietenden Regatta teil. Bei den German Open vom 13. bis 15.07. in Warnemünde belegten



unsere Segler die folgenden Plätze von 26 Teilnehmerbooten:

Platz 12: Marten Lau & Michael Voss

Platz 13: Stefan Lahmer & Robert Bautz

Platz 24: Gunar Kachel & Götz Große



Stefan machte sich dann noch auf, unsere Flagge bis nach England zu tragen und nahm am „Prince of Wales Cup“ teil.

Beim Blauen Band der Warnow wollten wir noch mal alle Kräfte bündeln und die Piraten-Schmach aus dem letzten Jahr wettmachen. Leider machte uns das Wetter einen Strich durch die Rechnung.



Von den gestarteten 5 Jollen (1x470er, 1xContender, 3xIxyton) mußten Nico, sowie Annika & Yvonne und Tobias & Dörthe aufgeben. Während sich Annika und Yvonne ein ausgiebiges Bad in der Warnow gönnten (verursacht von einem fiesem Dickschiffmitsegler), kniffen die Int14 komplett aus.

Großen Respekt muß den Crews: Peter-Paul & Andrea auf ihrem 470er und Mario & Janine auf ihrer Ixyton für ihr



Durchhaltevermögen und die seglerischen Künste gezollt werden.

Das Jahr neigte sich zwar langsam dem Ende zu, aber unsere Saison fing erst so richtig an. Die Herbstregatta, am 14.10. mit acht teilnehmenden Jollen, darunter endlich auch wieder die 14footer, konnten Marten und Robert für sich entscheiden.

Gesamtsieger des Jollenpokals und damit das zweite

Jahr in Folge wurde Nico Schott. Herzlichen Glückwunsch!

Am 30.10. fand unsere jährliche Infoveranstaltung statt. Das am nächsten Tag stattfindende Schnuppersegeln konnte leider nur auf den Ixylons durchgeführt werden, begeisterte jedoch unsere „Neulinge“ derart, dass wir jetzt Ines, Judit, Kati, Hauke und Henry in unserem Verein willkommen heißen können. Weitere Neuzugänge in der Saison 2007 sind Henning Golüke, Hannes Ickert, Stefan Förste, Julia Glamann, Janine Seemann und Mareike Wiegmann.

Als Schmankerl der Saison hatten wir uns die Nikolausregatta ausgedacht, welche auch die Dickschiffsegler mal wieder auf eine Jolle locken sollte. Dazu gibt es jedoch einen extra Bericht.



Höhepunkt und Abschluß unserer Saison 2007 war die Eisarschregatta am 22.12. Bei winterlichen Temperaturen um den Gefrierpunkt stellten sich vier Ixylons- und zwei 14footer-Crews den Elementen und ihren Aggregatzuständen. Die Regattaleitung und Photocrew gab sodann den Startschuß zu einer atemberaubenden Schleichfahrt. Der Wind hatte nachgelassen und trug nur partiell einigen schwersichtigen Hühner ein paar Körner in Form von leichten Böen zu, während das restliche Feld verhungerte. Eine Crew gab mit Spi und sonstigen Tricks alles, konnte aber am

Endergebnis, dem klaren Sieg von Bert und Dörthe auf FISCHKOPP nichts mehr ändern.

Die 14footer fochten noch eine Revanche-Wettfahrt aus, während sich die Ixyloncrews – durch die Boote schlitternd – zum Heimathafen vorarbeiteten. Dabei ergab sich zwar ein Patt, am Ende



siegten jedoch Stefan und Robert auf VENCEREMOS. Den Eis-Wanderpokal nahmen sie stolz entgegen. Nach einem heißen Fußbad und köstlichem Chili-con-Carne á la Mario konnten wir gestärkt mit dem Boote-Einlagern die Saison 2007 abschließen.



Dörthe (mit Unterstützung von Gunar)

Regattateilnahme von Yachten unter dem Stander des ASV z.R. 2007

Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Steuermann	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Cadet 8918	Soentke Blindow / Arne Zils	Landesjugendmeisterschaft MV	8	12
Cadet 8918	Soentke Blindow / Lars Lüneburg	Blaues Band der Warnow	5	14
Cadet 8918	Soentke Blindow / Lars Lüneburg	Central European Cadet Cup	27	52
Cadet 8918	Soentke Blindow / Lars Lüneburg	German Open	13	34
Int.14 Venceremos	Stefan Lahmer / Robert Bautz	Ratzeburger Frühjahrsregatta	10	18
Int.14 Venceremos	Stefan Lahmer	Travemünder Woche	8	16
Int.14 Venceremos	Stefan Lahmer / Robert Bautz	German Open Warnemünder Woche	13	26
Int.14 Venceremos	Stefan Lahmer / Robert Bautz	ASV Inshore Race Kiel		
Opti 10531	Michael Weule	46. Wiking-Regatta Potsdam	14	22
Opti 10531	Michael Weule	47. Berliner Schülerregatta	4	8
Rafiki	Elmar Braatz	Mittwochsregatten (Klasse bis 9,5m)	1	
RiJo	Hansi Kreft	Blaues Band der Warnow	3	7
Shanty	Volker Schmidt	Gedsercup	34	68
UNIVERSITAS	Michael Heitner	Pfingstregatta	2	70
UNIVERSITAS	Alexander Schulz	WSC-75	4	29
UNIVERSITAS	Michael Heitner, Albrecht Heitner	IDM	12	28
UNIVERSITAS	Albrecht Heitner, Robert Lawrenz	Baltic Sprint Cup	16	34
UNIVERSITAS	Michael Heitner, Robert Lawrenz, Alexander Schulz	Mittwochsregatten (Gesamtwertung)	1	ca. 30
UNIVERSITAS	Robert Lawrenz	Blaues Band der Warnow	6	33
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Landesmeisterschaft M-V Teterow	1	24
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Pfingstregatta Röbel Müritz	24	38
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Silbernes Beil Güstrow	6	61

Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Steuermann	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Warnemünder Woche	11	28
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Werbellinseeregatta	8	27
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Europameisterschaft	33	71
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Teterower Herbstregatta	6	28
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Hackbeilregatta Neustrelitz	1	25
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Herbstausklang Prenzlau	4	28

Regattateilnahme von Mitgliedern des ASV z.R. unter dem Stander anderer Vereine 2007

Name des Mitglieds	Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Dirk Schietke	Guts'n Glory GER5496	Flensburger Frühjahrswoche	6	7
Dirk Schietke	Guts'n Glory GER5496	Rolex Fastnet Race	DNF	270
Dirk Schietke	Guts'n Glory GER5496	Rolex Middle Sea Race	10	56
Christian Claußen	Tutima GER 5609	Rund Bornholm	first ship home	66
Christian Claußen	Express GER 5342	IDM Seesegeln IMS 1	9	11
Christian Claußen	Express GER 5342	Haffregatta Ueckermünde	first ship home	45
Christian Claußen	Express GER 5342	Boddenetappen	6	50
Wolfgang Albrecht	420er 50026	420er Panic Race	6	11
Wolfgang Albrecht	420er 50026	Gothaer Cup	3	9
Monique Niemann	420er 49518	Gothaer Cup	4	9
Wolfgang Albrecht	420er 50026	Müritz Cup	12	13
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 4470	Cadet Panic Race	24	31
Ben Neumeister	Cadet 8923	Gothaer Cup	1	5
Soentke Blindow	Cadet 8870	Gothaer Cup	2	5
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8924	Gothaer Cup	3	5

Name des Mitglieds	Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Viktoria Blindow	Cadet 769	Gothaer Cup	5	5
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8918	1. BWM-Frühjahrs cup	3	22
Ben Neumeister	Cadet 8923	1. BWM-Frühjahrs cup	9	22
Viktoria Blindow	Cadet 8870	1. BWM-Frühjahrs cup	22	22
Ben Neumeister	Cadet 8923	Magic Marine Cup	19	19
Soentke Blindow	Cadet 8870	Magic Marine Cup	14	19
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8918	Magic Marine Cup	17	19
Ben Neumeister	Cadet 8923	46. Wiking-Regatta	1	2
Soentke Blindow	Cadet 8870	47. Berliner Schülerwettfahrt	7	16
Viktoria Blindow	Cadet 169	47. Berliner Schülerwettfahrt	8	16
Ben Neumeister	Cadet 8923	Sommersonnendwendregatta	9	20
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 768	Sommersonnendwendregatta	17	20
Ben Neumeister	Cadet 8923	Sommerregatta	2	12
Soentke Blindow /Ulrike Meyer-Engel	Cadet 169	Sommerregatta	5	12
Viktoria Blindow	Cadet 8924	Sommerregatta	8	12
Ben Neumeister	Cadet 8923	Landesjugendmeisterschaft MV	4	12
Viktoria Blindow	Cadet 8870	Landesjugendmeisterschaft MV	12	12
Ben Neumeister	Cadet 8923	Blaues Band der Warnow	6	14
Viktoria Blindow	Cadet 8918	Blaues Band der Warnow	12	14
Ben Neumeister	Cadet 8923	Central European Cadet Cup	24	52
Viktoria Blindow	Cadet 8924	Central European Cadet Cup	40	52
Ben Neumeister	Cadet 8923	German Open	12	34
Viktoria Blindow	Cadet 8924	German Open	21	34
Michael Weule	Opti 8617	Gothaer Cup	18	31
Ben Neumeister	Opti 10048	Opti - Jungen	5	8
Michael Weule	Opti 9506	Sommerregatta	10	32
Martin Thies	Opti 8612	Sommerregatta	22	32
Martin Thies	Opti 9506	Blaues Band der Warnow	13	30

Name des Mitglieds	Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Martin Thies	Opti 506	Messecup	15	32
Stefan Lahmer	Int.14 GER 6 "Gecko"	Prince of Wales Cup Isle of Wight	52	64
Stefan Lahmer	Int.14 GER 214 "ERT"	Wittenseefight	4	10

Gebührenordnung

Alle Beiträge, Gebühren und Sonstige sind in Euro angegeben. Die 3-stelligen Kurzbezeichnungen sollten auf dem Überweisungsträger unter Verwendungszweck enthalten sein, z.B. 2006: VMB/PMB 2005:MA7

Einzugsgenehmigung für das Lastschriftverfahren

Mitglieder, die den Verein zum Einziehen des Mitgliedsbeitrages und der sonstigen anfallenden Zahlungen ermächtigt haben, werden nicht gemahnt, die Beiträge werden zum 1.3. des Jahres eingezogen, die Liegegebühren und Sonstiges zum 1.5. des Jahres. Ab dem 01.01.2007 gelten folgende Beiträge und Gebühren:

Mitgliedsbeiträge und Aufnahmegebühren

	Mitgliedsbeiträge (pro Jahr)	Aufnahmegebühren
Mitglieder	VMB: 175,- €	VMA: 125,- €
Studenten / Auszubildende	STB: 90,- €	STA: 6,- €
Schüler	SCB: 45,- €	SCA: 3,- €
Partner	PMB: 45,- €	PMA: 3,- €
Kinder bis 7 Jahre	0,- €	0,- €

Mindestfördersumme für Fördermitglieder: FMS: € 50,- / Jahr

Zahlungsziel für Mitgliedsbeiträge ist der 31.1. des laufenden Jahres. Wenn der Mitgliedsbeitrag nicht pünktlich eingezahlt wird, werden folgende Aufschläge erhoben:

bis zum 1.3. des Jahres nicht bezahlt: MA3: € 16,-

bis zum 1.7. des Jahres nicht bezahlt: MA7: € 26,-

Bei Eintritt in den Verein sind anteilige Mitgliedsbeiträge auf Monate berechnet zu zahlen. Eine Rückerstattung anteiliger Mitgliedsbeiträge bei Austritt erfolgt nicht.

Liegegebühr für Mitglieder

Sommerliegeplätze (Zeitraum zwischen An- und Absegeln)

Liegeplätze der Kategorie A: ALG: € 300,-

Liegeplätze der Kategorie B: BLG: € 260,-

Jollenkreuzer (Kategorie C): CLG: € 220,-

Jollen: JLG: € 55,-

Von Mitgliedern, die einen Bootsliegeplatz erhalten, sind für die ersten zwei Jahre folgende zusätzliche Liegegebühren zu zahlen:

Kategorie A: AEL: € 1025,- / Jahr

Kategorie B: BEL: € 515,- / Jahr

Kategorie C: CEL: € 130,-/Jahr

Langjährig aktiven Mitgliedern können diese zusätzlichen Gebühren auf Antrag durch den Vorstand erlassen werden. Für Gäste gilt eine Tagesgebühr von 1 € / Meter Schiffslänge. Der 1. Monat kostet pauschal 50 €, ab dem 2. Monat sind 100 € pro Monat zu zahlen.

Kategorien s. Geschäftsordnung/Hafenordnung

Winterliegeplätze (Zeitraum zwischen Ab- und Ansegeln)

	Im Freigelände	unter dem Schleppdach	in der Bootshalle	im Wasser
See- & Jollenkreuzer	FLG: 55,- €		HLG: 105,- €	WLG: 55,- €
Jollen	FJG: 12,- €	SJG: 26,- €	HJG: 55,- €	

Dem Verein gegenüber zeichnet ein Schiffseigner verantwortlich. Dieser erhält einen Liegeplatz einer bestimmten Kategorie. Liegegebühren gelten für die gesamte Saison, eine anteilige Berechnung erfolgt nicht.

Liegegebühren für Gäste

Für Langzeitgastlieger nach Voranmeldung kostet der 1. Monat pauschal 50 Euro, ab dem 2. Monat sind 120 Euro pro Monat zu zahlen.

Kran-, Slip- und sonstige Gebühren

für Mitglieder für Gäste

Slipgebühr SLM: 13,- € SLG: 30,- €

Krangebühr (Maststellen und -legen) keine 15,- €

Für das Kranen von Booten und Yachten gelten die Slipgebühren pro Slipvorgang.

Das Kranen der Boote mit einem Autokran ist nicht Bestandteil dieser Gebührenordnung.

Gebühren für Elektroenergie und Wasser für Stegliegeplätze

Umlage für Energie und Wasser EWU: 15,- €/Jahr

Trotz dieser Gebühr ist jeder aufgefordert sparsam damit umzugehen.

Zahlungsziel für Liegegebühren ist der 31.3. des Jahres. Wenn die Liegegebühren nicht pünktlich eingezahlt werden, werden folgende Aufschläge erhoben:

bis zum 1.5. des Jahres nicht bezahlt: LA5: 16,- €

bis zum 1.7. des Jahres nicht bezahlt: LA7: 26,- €

Arbeitsstunden

Mitglieder (unter 70 Lebensjahren), Studenten/Auszubildende, Schüler: 10 h / Jahr

Partner: 4 h / Jahr

Die Arbeitsstunden sind zur Frühjahrsvollversammlung des folgenden Jahres abzurechnen, danach gelten sie als nicht geleistet. Schüler, die in der gemeinsamen Kinder- und Jugendgruppe des Mecklenburger Yachtclubs und des ASV z.R. aktiv sind, rechnen ihre Arbeitsstunden im Mecklenburger Yachtclub ab.

Gebühr für nicht geleistete Arbeitsstunden: NGA: 20,- € / h

Mitglieder, die an Deutschen-, Europa-, Weltmeisterschaften oder Olympischen Spielen teilnehmen, können per Antrag an den Vorstand von den Arbeitsstunden befreit werden.

Gebühr für nicht geleisteten Bootshausdienst

Für jeden Tag nicht durchgeführten Bootshausdienst sind NGB: 12,-
€ zu entrichten.

Wichtige Vereinsadressen

Akademischer Segler-Verein zu Rostock

Uferpromenade 1

18147 Rostock

www.asvzr.de

DSV Mitgliedsnr. MV 35

Herausgeber
Redaktion

Akademischer Segler-Verein zu Rostock
Dirk Schietke

Nach Redaktionsschluß eingegangene Beiträge

Nikolausregatta

Am Wochenende nach dem Nikolaustag hatte die Aktivitas zur Nikolausregatta eingeladen und nicht wenige Vereinsmitglieder waren gekommen.

Das Treffen war auf 10.00Uhr angesetzt. Die Studenten und alle, sich jugendlich Fühlenden, trafen etwa 10.30Uhr ein. Nach einer kurzen Besprechung war klar, daß sich drei Crews dem kalten Wind stellen wollten und so wurden die Boote klargemacht. Die Crews waren:

XY 2237: Mario + Julia

XY 4756: Udo + Heiner

XY 4758: Marten + Götz

An Land hatte Dörthe die Regattaleitung übernommen; Annika, Julia, Mareike und Janine sorgten unterdessen für eine landseitige Verköstigung.

Die etwas lange Zeit vor dem Start nutzte Udo noch für ein kurzes Bad in der Warnow. Vorschoter Heiner zog ihn jedoch wieder an Bord, um rechtzeitig an der Startlinie zu sein. Gegen 11.30 Uhr fiel -

nach einer extralangen Vorbereitungszeit á la Spucki - der erste Startschuß. Es folgte ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen den regattaerfahrenen Oldies auf der XY4756 und den Jollenkünstlern auf der XY2237. Auf der ersten Kreuz war auch die XY4758 noch gut dabei, fiel aber wegen technischer Probleme schnell zurück.





Auf der zweiten Kreuz des up-and-down-Kurses wurde wieder hart um die Führung gekämpft – XY4756 verfolgte XY2237 bis aufs Messer. Dann, auf dem Raumkurs, geschah es: die XY4756 mit Udo und Heiner geriet aus nicht ersehbaren Gründen ins Geigen und kenterte schließlich – voll durch. Da jedoch auch ein Pirat mal kentert, hatten Udo und Heiner die Sache schnell wieder im Griff und die XY4756 schwamm wieder Rumpf unten. Da Heiner bei der Kleiderwahl am Morgen den Kenterfall wohl ausgeschlossen hatte, war er mit schön warmer und vor allem dicker Skikleidung an den Start gegangen. Das wurde ihm nun zum Verhängnis. Eine Rückkehr ins Boot schien ausgeschlossen. So wurde er von Udo achtern an der Ixylon in den Hafen geschleppt. Glücklicherweise waren die beiden wohlauf. Die Regatta wurde allerdings abgebrochen.

Es folgte das kulinarische Landprogramm mit einer sagenhaften Kartoffelcremesuppe, Glühwein und selbstgebackenen Keksen. Lecker!

Gunar

Weitere Fotos und die Rezepte für die Kartoffelsuppe und die Weihnachtsplätzchen gibt's unter <http://asvzr.de>

Warnow-Kids

Am 01. und 02. September fand unter Mitwirkung aller Rostocker Seglervereine die Aktion „WarnowKids“ statt.

Ziel der Aktion war es Kinder an den Segelsport heranzuführen. Unsere Aktivitas hat sich bei der Ausrichtung beteiligt und zu einem gelungenen Wochenende für die Kinder beigetragen. Trotz Regen hatten die Kinder sichtlichen Spaß an der Aktion.

Beginn war am Samstag, 01.09., 8.00 Uhr. Hier eröffnete mir Uwe Jahnke, daß ich nicht, wie ursprünglich vorgesehen, Motorboot fahre, sondern eine Gruppe übernehmen muß. Darauf war ich ja nun gar nicht vorbereitet, aber frau ist ja flexibel. Also zog ich nach der kurzen Einweisung, einschließlich Übergabe von Trillerpfeife, Stationsplan und Namensschild, mit Johanna, Lilli, Max, Paul und Janek von Station zu Station.

Diese Stationen sollten den Kindern möglichst viele Facetten des Segelns präsentieren: Knotenübungen, Paddeln mit Optis und Cadets, Treideln in Cadets und Segeln.

Unsere erste Station, die Beschreibung eines Optis an Land stieß bei den Kindern auf großes Interesse. Anschließend durften sie ihre neu erworbenen Kenntnisse beim Optipaddeln schon mal anwenden. Nebenbei wurde ich von einem stetigen Geschnatter bei Laune gehalten, und kannte spätestens nach der dritten Station bereits die Lebensgeschichten der Fünfe.





Das Cadettreideln fand am Kuttersteg statt. Hier sollte am Nachmittag das Ixylonsegeln losgehen mit unseren Vereinsixylons: der XY3531 und der XY4756. Noch lagen sie aber auf dem Trockenen auf der Wiese des SSVR. Steuerfrau/ -männer waren: am Samstag Gunar + Malte, am Sonntag Annika + Malte mit Unterstützung von Ann.

Nach ein wenig Knotenlehre, bei welcher Janek wunderliche polnische Knoten zum Besten gab, durften wir Hunger und Durst stillen. Die Zeit bis zur nächsten Station, dem Trockensegeln mit einem Opti, haben wir mit einer Kurzbeschreibung an einer Ixylon überbrückt. Dabei entstand das denkwürdige Foto in der OZ.

Höhepunkt des ersten Tages sollte das Kuttersegeln werden. Bei Windstärke um die 4 Bft. flogen wir über die Warnow und ersegelten uns die Schweinebucht.

Krach! Fliegende Wanten. Splitterndes Holz. Berge von Segeltuch ergossen sich über mich und Max, der neben mir saß. Dann kam der Mast, streifte Max ein wenig und landete im Boot. Es war keinem etwas passiert, aber der Schreck saß tief. Zurück am Steg holten wir erstmal tief Luft. Überstanden!

Lilli und Johanna setzen sich anschließend zu Malte in die Ixylon, Janek und Max zu Gunar. Nur Paul ging es nicht besonders gut. Und so saßen wir beide am Steg, ließen die Beine baumeln und genossen die Nachmittagsstimmung an der Warnow.

Die Anderen wollten überhaupt nicht mehr aufhören, so begeistert waren sie. Malte fragte mich allerdings hinterher, wie ich es nur mit den Schnatterlieschen den ganzen Tag ausgehalten hätte.

Der Sonntag begann mit einer Doppelstunde Optisegeln. Kenterungen eingeschlossen, zum Glück nicht bei meiner Gruppe. Da wir am Vortag den Kutter zu Tode gesegelt hatten, durften wir nun auf einem Dickschiff des SSVR auf der Warnow segeln. Die Kinder wechselten sich am Steuer ab, erzählten Geschichten und waren glücklich. Ich auch. Abgesehen davon, dass ich schon völlig betrunken von dem ständigen Geschnatter war.

Der krönende Abschluß des WarnowKids-Wochenendes war das Flottillensegeln. Alle Kinder durften sich einen schwimmenden Untersatz aussuchen. „Meine“ Mädchen mußten, wie erwartet, unbedingt Ixylon segeln (Ann stieg anschließend völlig erschöpft aus dem Boot). Die Jungs verteilten sich gleichmäßig auf die Motorboote. Bei der abschließenden Verabschiedungsfeier erhielten alle Kinder eine Urkunde. Das Gruppenfoto durfte natürlich auch nicht fehlen. Geschafft! Was für ein Erlebnis! Es war ein rundum gelungenes Wochenende. Nach einer ausgiebigen Verabschiedung von den



Kindern, schnappten wir uns unser Motorboot und schleppten unsere Ixys zurück in den Verein.

Wir waren erschöpft, aber glücklich, da es wirklich Spaß gemacht hat. Bei einem Abschlußbierchen ließen wir die Tage ausgiebig Revue passieren. Und waren uns einig: im nächsten Jahr wieder mit uns!

Dörthe