

2008



Akademischer Segler-Verein
zu Rostock

Distributor für Elektronische Bauelemente

ACTIVES | PASSIVES | EMECHs



spezial electronic

www.spezial.com

http://newsletter@spezial.com

Kreuzbreite 15 • 31675 Bückeburg

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

Liebe Seglerinnen und Segler des ASV z.R.

2009 hat schon begonnen, es ist das 90. Jahr nach dem Gründungsjahr des ASV z.R.

Nun gehen die Meinungen eventuell auseinander, ob das ein Grund zum feiern ist? In dem Alter ist jeder „Runde“ ein Grund zum feiern und wenn es die Übung für den 100. ist, "was sind schon 10 Jahre unter Freunden".

Eure Ideen und Vorschläge für das Feierjahr 2009 sind beim Kulturobmann herzlich erwünscht. Bowlen am 07.02.2009 sollte da nur der Anfang sein.

Das vorliegende Jahresheft 2008 ist dank aller fleißigen Berichterstatter und des Autorenteams um Dirk pünktlich fertig gestellt; darin findet Ihr viele interessante Ereignisse aus der Saison 2008.

Auch im Jahr 2008 starteten Seekreuzer- und Jollenbesatzungen unseres Vereins auf zahlreichen nationalen und internationalen Regatten. Die Berichte hierzu und zum Fahrtensegeln findet Ihr in diesem Heft.

Euren Beschluß aus der Herbstmitgliederversammlung konnte noch im Dezember 2008 umgesetzt werden und die neue RS 500 ist im ASV z.R., in der Jollengruppe angekommen und wurde auch schon im Warnowwasser „gebadet“. Der richtige Start mit Bootstaufe ist in Vorbereitung, Näheres folgt.

Im Rahmen der Warnemünder Woche zeichnete sich unser Verein als Veranstalter für die Team WM der 14 aus. Das Vorbereitungsteam um Gunar Kachel hat gute Arbeit geleistet. Obwohl wir Neuland betraten, kann man nach der Team WM sagen, daß es eine rundum gelungene Veranstaltung war und ich wage die Prophezeiung, „das geht in die Geschichte unseres traditionsreichen Vereins ein“.

Die „IG Segeln Rostock“ ist zu einem festen Gremium in Rostock geworden, in dem Projekte organisiert werden. So zum Beispiel konnte auch 2008 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. Leider hat kein Kind den Weg in unseren Verein gefunden. Die Aktion wurde in der IG Segeln kontrovers diskutiert, soll aber 2009 mit einigen Änderungen wieder durchgeführt werden, hierzu bitte ich die Ixylon-Seglerinnen und -Segler wieder um Mithilfe.

Das Projekt Stadtrainer unterstützte der ASV z.R. auch im Jahr 2008. Ben Neumeister hat den Sprung in die Trainingsgruppe der Optimisten geschafft. Wir wünschen Ihm viel Erfolg.

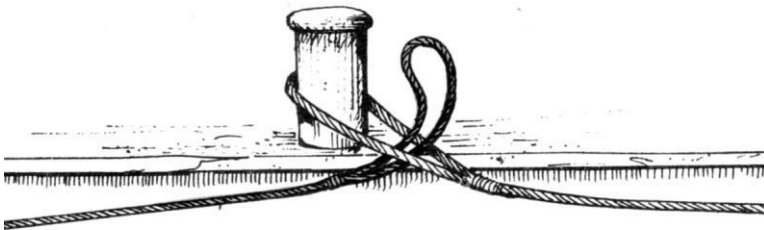
Die Aktivitäten zur Sanierung des Weststegs hielten sich im Jahr 2008 in Grenzen, wohl auch, weil bis dato noch keinem der beteiligten Vereine der

„Schuh“ (freie Liegeplätze) drückt. Wir werden zu gegebener Zeit darauf zurückkommen.

Zum Schluß möchte ich im Namen des Vorstandes der Redaktion für die gelungene Gestaltung dieses Jahreshftes 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 für die neue Saison 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



Inhalt

Klönsnacks aus HSG-Zeiten	6
Herrentag 2008	14
Nachts von Nykøbing nach Nysted – zu Fuß	16
SHANTY-Sommertörn 2008	17
Jahresbericht der gemeinsamen Jugendgruppe des ASV und MYCR 2008	23
Fotogalerie	28
Seemannsgeschichten: Von Witz-See, Viehtränken, Dschungelfeuer und der heiligen Makrele	35
Bericht der Jollengruppe 2008	50
Bericht vom Besuch des Seenotrettungskreuzers VORMANN JANTZEN der DGzRS	55
Jollenwandertour 01.08.-15.08.2008	56
638 Segler, 61 Yachten, 9 Nationen, ein Ziel...	66
Regattateilnahme von Yachten unter dem Stander des ASV z.R. 2008	71
Regattateilnahme von Mitgliedern des ASV z.R. unter dem Stander anderer Vereine 2007	73
Beiträge und Gebühren des ASV zu Rostock 2007	75
Wichtige Vereinsadressen	79

Klönsnacks aus HSG-Zeiten

BUK - Geschichten

Wenn die "Grey hounds" des ASV z.R. beim An- oder Absegeln, oder auch bei 4-Tampen-Wetter im Hafen (4 Leinen zusätzlich zu den üblichen Festmachern) gemütlich zusammensitzen, kramen sie manchmal ganz tief in der Erinnerungskiste und ziehen aus der hintersten Ecke alte, aber wahre Begebenheiten wieder ans Tageslicht.....

1967 war der BUK das HSG-Schlachtschiff, der Seekreuzer mit dem die meisten Seeregatten gefahren wurden. Es gab zu dieser Zeit weder eine UNIVERSITAS, noch Vierteltonner, noch Privatyachten.

Als Besatzung hatten angeheuert:

Martin Brandt Bootsführer (leider viel zu früh verstorben)

Manne Lack

Gunter Dümcke

Tispe Knospe.

Seinerzeit war der BUK gut ausgerüstet. Er hatte neben einer Vielzahl von Baumwollsegeln auch die ersten Kunststoffsegel an Bord. Seine Navigationsausrüstung bestand aus einem Sextanten, einer Peilscheibe Marke Eigenbau, einem Magnetkompaß und als "non plus ultra" ein über nicht geklärte Kanäle in die DDR eingeschleustes Speedometer! Einen Motor besaß er nicht, das war finanziell nicht drin, und zum Kochen wurden die "russigen Brüder" - Petroleumkocher - benutzt.

Moralische und mit großem Eifer erfüllte Pflicht war es, an soviel Regatten wie möglich teilzunehmen. Das war gleichzeitig fast die einzige Chance auch mal aus den Gewässern der DDR herauszukommen.

So machte der BUK vom 25.07. bis 07.08.1967 einen Törn nach Swinemünde und zurück und nahm an der Regatta um den "Pommerschen Greifen" teil.

Deviationieren

Die Reise von Rostock nach Swinemünde verlief ohne besondere Vorkommnisse.

Der bei der Schiffsversorgung Rostock beschaffte Proviant war in 2-stündiger Kleinarbeit gut verstaут worden. Besonders gut verstaут waren mehrere Transitflaschen "Seemannstod", d.h. eigentlich hieß das Zeug "Weinblattsiegel" - ein Weinbrandverschnitt, von dem Kenner behaupteten daß nach Trinken von 100 Flaschen kostenlos ein Blindenhund von der Firma mitgeliefert wird. Für die trunkigen Zöllner und Grenzer in Swinemünde war bereits eine Flasche "Seemannstod" in eine leere Flasche "Napoleon" umgefüllt worden, und sollte bei der Einklarierung als "Napoleon" ausgeschenkt werden, was dann auch später hervorragend

klappte. Mit Schnaps ging erfahrungsgemäß die Einklarierung wesentlich schneller vonstatten.

Es lief und lief und es herrschte eine gute Stimmung an Bord. Wenn, ja wenn nicht bei Martin und Gunter die Zweifel an den Werten der Deviationstabelle aufgetaucht wären. Im Winter 1966/1967 waren in einer Feld- und Klamottenschmiede 2 neue Backstagspanner gebaut und an Deck, in Nähe der Plicht, festzelebriert worden. Das Material derselben bestand aus St Wiese - normalem, magnetisierbarem Baustahl. Zur Erstellung einer exakten Deviationstabelle wurde deshalb im Frühjahr 1967 ein "amtlich bestallter" Kompensierer geordert, der durch Anbringen von Ausgleichmagneten den Einfluß des Stahlrumpfes und der neuen Backstagspanner auf den Magnetkompaß vermindern sollte. Der Auftrag war auch erledigt worden.

"Mensch, Gunter, beim Kompensieren lagen doch beide Backstagspanner nach hinten. Wir haben doch ohne Segel kompensiert! Beim Segeln ist aber mal der Bb-Spanner oder der Stb-Spanner hinten und der andere vorn. Da kann ja die Deviationstabelle nicht stimmen!und das bei den langen Kursen ohne wahren Ort nach Landmarken " meinte Martin. Nach kurzem Überlegen stimmte Gunter Martins Meinung zu.

So kam langsam Panik auf. Die bisher abgesteckten und tatsächlich gesegelten Kurse gaben den Zweifeln zusätzlich reichlich Nahrung an der Richtigkeit der Deviationswerte. Eine Seeregatta

Swinemünde - LF Falsterborev - Christiansö - Swinemünde

über mehr als 300 sm ohne exakte Deviationstabelle zu fahren, bedeutet Seemeilen verschenken! "Ach, Du dicke Minna!". Jemand fragte zaghaft, ob es überhaupt noch sinnvoll ist, an der Regatta teilzunehmen. Langsam reifte jedoch der Entschluß, wenn noch Zeit in Swinemünde ist, stellen wir selbst 2 neue Deviationstabellen auf. Eine Tabelle: Bb-Backstagspanner nach vorn, Stb-Spanner nach hinten; zweite Tabelle: Stb-Spanner nach vorn, Bb-Spanner nach hinten.

Gesagt, (aber viel schwerer) getan. In Swinemünde gab es natürlich keinen Kompensierdalen und dann lagen ja jede Menge Stahlschiffe rum, die die Deviation ebenfalls beeinflussten. Eine gute Peilmarke war in der Seekarte auch nicht verzeichnet und auf See fahren ohne Ausklarierung war ebenfalls nicht drin.

Da kam uns der Veranstalter zu Hilfe. Dank eines Übermittlungsfehlers (Gunters Kommentar: „Typisch polnische Wirtschaft“) hatten wir plötzlich 2 Tage Zeit bis zum Start zum "Pommerschen Greifen"! Das war die Chance. Also auf ans Deviationieren!

Im Oderhaff ergab sich die Gelegenheit. Das Fahrwasser nach Stettin ist durch feste Leuchtfeuer markiert, damit ist die Position der Feuer laut Karte gegeben und Petrus hatte für uns extra das Hoch "Luise" oder so aufgezo-gen, eine Dame mit wenig Temperament: umlaufende Winde Bft1. Glatte Haffwasser, Schiffsverkehr gleich null.

Die folgenden Stunden glichen einem Horrortrip. Original BUK-Holzdecksbalken im Kajüteingang aufgesetzt, Peilscheibe montiert, Vorsegel heruntergeholt. Gedreht wurde nur mit Groß, da ja kein Motor vorhanden war. Ein Dalben, geschweige Kompensierdalben war auch nicht in der Nähe.

Die Deviationierungsscrew war besetzt mit:

Martin an der Peilscheibe

Gunter an der Pinne und als Protokollschreiber

Manne an der Großschot

Tispe als Peiler der Linie Leuchtfeuer - Leuchtfeuer.

"10° Peilscheibe liegen an." "Mensch, ihr dreht zu schnell, der Kompaß rotiert". "Buk aus der Peillinie". "Manne, laß den BUK etwas nach Lee treiben". "Achtung Null!"

Für die erste Runde wurde etwa eine Stunde benötigt, und fast noch mal die gleiche Zeit für den anderen Deviationsfall. Die sofort durchgeführte Auswertung bestätigte den Verdacht, daß es 2 verschiedene Deviationstabellen geben müsse. Nun konnte ja sein, daß die Messungen nicht so exakt, wie nötig gewesen waren. Also noch eine Runde, und noch eine Runde und noch eine Runde..... Insgesamt waren nach 4 bis 5 Stunden 8 solche Runden gedreht worden.

Auf dem ersten Blick glich kein Wert dem anderen. Prost Mahlzeit. Gunter als Physiker war mit Zurichten von Zahlensalaten (8 x 36 Werte) - sprich Auswertung - bestens vertraut. So machte er sich ans Werk, zu Fuß natürlich, denn Taschenrechner waren Luxus, und Luxus konnten wir uns nicht leisten. Mit Hilfe von Fehlerrechnungen, Ausgleichs- und Näherungsrechnungen waren nach 2 weiteren Stunden die Werte ermittelt, und 2 Deviationskurven gezeichnet. Eine Kurve für Bb-Spanner vorn, Stb.-Spanner hinten. Eine Kurve für Stb-Spanner vorn, Bb-Spanner hinten.

Das Erstaunen war groß. Es gab zwar Unterschiede zwischen den beiden Kurven, die jedoch nur 1 bis 2 Grad voneinander abwichen. Auch zur "amtlich erstellten" Deviationstabelle waren die Abweichungen in dieser Größenordnung. Fazit: Wir benutzen die "Amtlich erstellte" Tabelle weiter!!

Große Erleichterung auf allen Seiten. Nach Rückkehr in Swinemünde wurden die Deviationierungsergebnisse entsprechend mit mehreren "Besanschot an " gebührend gewürdigt. Die anschließende Regatta bewies die Richtigkeit des Entschlusses. Und in den Träumen der Sailors tauchte nur noch gelegentlich die Deviationierung als Alptraum auf...

Die Plaudertasche

Die "Luise", das Hoch, blieb auch der Regatta um den "Pommerschen Greifen" treu. Sie war nicht sehr temperamentvoll, sie bescherte viele Flautenlöcher und leichte Winde.

Nach 2 Tagen und 2 Nächten war das Regattafeld so auseinander gerissen, daß die BUK-Besatzung überhaupt kein Boot des Regattafeldes mehr sah. Entweder man war am A... der Welt (natürlich am Ende des Feldes) oder weit vorn.

Nach Passieren der Bornholmer Due Odde und schon wieder mit Kurs auf Swinemünde kam langsam aber sicher ein Boot auf. Endlich war klar, daß es sich um die in der Klasse RORC I fahrende ROSTOCK handeln müsse. Also konnte der Buk gar nicht so schlecht liegen. Die BUK-Besatzung hatte soviel Plünnen gesetzt, wie möglich waren.

Groß "Bütow bauchig riesengroß", die Halbwindgenua und den Baumwollspinnaker. Auf Grund der Besegelung gingen bis auf Gunter die übrigen 3 Mann Wache.

Als die ROSTOCK in Lee in Rufweite war meinte Gunter:" Laßt Euch nicht stören, ich will versuchen die ROSTOCK-Besatzung durch Quatschen eine Weile aufzuhalten".

Gesagt, getan.

"Schönes Wetter, was?"

"Könnte ein bißchen mehr Wind sein. Wir lagen gestern 2 Stunden in der Flaute, so ein Mist".

"Sagt mal, wie ist Euer gegißter Ort?"

"Wir haben nicht so genau mitgekoppelt, aber auf diesem Kurs müßte Swinemünde liegen".

"Mensch wenn Ihr schneller werden wollt, so nehmt doch die Schoten aus dem Wasser".

Diese Bemerkung zeigte erste Wirkung. Da an Deck der ROSTOCK nur 2 Mann fuhren, fiel beim Auffischen der Schoten der Spinnaker ein und der BUK kam ein paar Meter voran.

"Euren Spinnaker müßt Ihr aber besser einstellen".

"Hast Recht".

Bei der anschließenden Hedderitis mit dem Spinnaker kam der BUK wieder ein Stückchen weiter.

"Sagt mal, habt Ihr noch genügend Bier an Bord?"

"Nö, wir haben während der Flaute alles leer gemacht, jetzt gibt es nur noch Tee, fürchterlich. Sogar der "Seemannstod" ist alle".

"Na, wir haben genug gebunkert und reichen bis Rostock".

"Da seid Ihr ja wirklich gut".

"Ich glaube Euer Groß ist auch nicht richtig eingestellt"

"Mal sehen".

Nun ging auf der ROSTOCK das Heddern mit dem Groß los. Dabei kam der BUK wieder ein kleines Stück voraus.

"Habt Ihr Wetterbericht gehört?"

"Ja, es soll ein bißchen mehr Wind werden".

"Wäre ja prima".

"Wißt Ihr, wo die Konkurrenz ist?"

"Gestern Abend haben wir zum letzten Mal die polnische ORION gesehen, sonst keinen weiter".

"Und von der BUK-Klasse?"

"Seit 24 Stunden haben wir keinen mehr gesehen".

Auch diese Läusechen lenkte die ROSTOCK-Besatzung ein wenig ab, und sie sackte weiter achteraus.

So ging das eine halbe Stunde lang!! Die Rostock war in dieser Zeit von querab in Lee 300 Meter achteraus gesackt. Nachdem Gunter dieses Resultat bemerkte, grünte er und verschwand in der Koje. Wenig später war auf der ROSTOCK fürchterlich Betrieb. Der Skipper war an Deck erschienen und stellte die Segel wieder richtig ein und holte weitere Leute hoch. 2 Stunden später hatte die ROSTOCK den BUK weit in Lee endlich überholt. Seit dem Start waren 60 Stunden vergangen. Gunter hatte sein Ziel erreicht.

Martin - den Tiger im Bauch

Der oben abgewandelte Slogan von "ESSO - den Tiger im Tank" trifft haargenau für die folgenden Stunden zu.

Der Einsatz bei der Deviationiererei und bei der Regatta hatte sich ausgezahlt. In der Klasse RORC III hatte die BUK-Besatzung den 1. Platz belegt und den Wanderpokal wieder in Empfang nehmen können.

Gleich nach der Siegerehrung erfolgte eine ausführliche Regattaauswertung an Bord der drittplatzierten Yacht, der polnischen PERUN. Die größte Rolle spielte dabei der gewonnene Pokal und die auf beiden Yachten noch vorhandenen "geistlichen" Getränke, wie "Harzer Grubenlicht" (Likör), "Seemannstod", Rum, Whisky, ZUBROWKA, verschiedene Weinsorten einschließlich einer halben Flasche Selters. Der Pokal wurde mit den abenteuerlichsten Mixturen gefüllt und ging während der Auswertung immer reihum. Je nach Bedarf trank man kleinere oder größere Schlücke. Nur Martin schien einen ziemlich großen Bedarf zu haben.....

Nach 2 Stunden zeigte der Kampf zwischen "Harzer Grubenlicht", Seemannstod, Rum, Whisky, den Weinen und der Selters bei Martin Wirkung. Nein, voll war er nicht,er war übervoll.

In der verbleibenden Stunde nach dieser Auswertung bis zum Verholen zur Ausklarierung für die Heimfahrt füllte Martin den verbrauchten Alkohol auf

anderen Yachten wieder auf und hielt so seinen Alkoholpegel ständig auf dem gleichen Niveau.

Zum Ablegen wurde Martin eifrig gesucht undschon nach einer Viertelstunde gefunden und mit großem Widerwillen von Martin an Bord gezerrt. Er hatte den Tiger im Bauch. Im vollen Klubanzug an Deck stehend brüllte er herum und klopfte Sprüche wie: "Wir fahrenhick....weiter Regatta", "Der BUK ist vonn allen Rostocker Yachteneherster zu Hauuse" und, und...."

Auch mit dem besten Zureden war er nicht zu bewegen, sich in die Koje zu legen. Kurz vor Erreichen des Ausklarierungsplatzes auf der Wolliner Seite schrie er: "Ich hahalte den BUK ab" und begab sich, schwankenden Schrittes, auf das Vorschiff. Manne hatte inzwischen den BUK in die Nähe des Kailiegeplatzes mit einem Doppelkreuzpoller gesegelt. Martin begab sich außerhalb des Bugkorbes, hakte sich mit einem Arm am Horizontalrohr des Pollers ein und stieß mit den Füßen den BUK ab. Der Stoß war aber etwas zu groß bemessen und im Handumdrehen war der BUK 2 Meter wieder von der Pier weg.

Nun hing Martin am Poller eingehakt an der senkrechten Außenkante der Pier, ohne Boden unter den Füßen,.... wie ein Äpfelchen. Da der BUK ja keinen Motor hatte, und eine zweite Anlegerunde fällig wurde, tobte in der Zwischenzeit an der Pier der Kampf zwischen Schwerkraft und dem Tiger im Bauch. Selbst konnte sich Martin aus dieser Lage nicht befreien, und bevor der BUK wieder an der gleichen Stelle angelangt war hatte die Schwerkraft über den Tiger gesiegt. Martin fiel in vollem Ornat ins Wasser!!! Zum Glück konnte Tispe Martin am Hosenboden erwischen und mit vereinten Kräften wurde er wieder an Bord gehievt.

Der Erfolg war total. Da die Swine im Hafenbereich nicht gerade das sauberste Flößchen ist- neben Öllachen schwimmen dort auch Fett- und Faulschlammklumpen- war der schöne Klubornat komplett mit diesem Zeug beschmiert. Daher roch Martin und seine Kleidung zusätzlich etwas streng nach Cloaka Maxima.

Nach dem Umziehen in der Kajüte roch diese natürlich auch so schönööööön. Der Reinfall von Swinemünde hatte auch was Gutes. Martin war endlich in die Koje zu bekommen, wenn auch nur in eine Salonkoje und mit angebundener 3 - G - Pütz am Rohr für das Schlingertuch in Kopfnähe. (3 - G - Pütz: Kombinierte Pütz für Geschirr, Gesicht,Gesäß). Bei Erscheinen der Zöllner und Grenzer war durch eifriges Lüften der Kajüte der Normalgeruch wieder hergestellt und die Abfertigung erfolgte schnell und reibungslos, trotz des apathisch in der Koje liegenden Skippers.

Von solchen oder ähnlichen Stories scheint wohl der schöne Spruch zu stammen: "Segeln und Kegeln sind die 3 schönsten Sportarten!"

Die "Kacklatschen"

Eine Toilette hatte und hat der BUK nicht, bei pressierlichen Umständen auf See hockt man sich dann auf den Heckkorb und hält sich am Achterstag fest, bis der Druckausgleich wiederhergestellt ist.

Auch dem größten Kapitän kommt bei einer Mehrtagesreise mal was an, auch bei "Brandt-Wetter" (Wind 6 Bft und mehr) und er muß unbedingt mal "Ankerketten schmeißen". Da man nie wissen kann, wie bei Seegang die "Ankerketten" fallen, zog Martin vorher spezielle Turnschuhe an, seine "Kacklatschen", bevor er auf die BUK-Toilette zog. Diese "Entenschuhe" (weiße Plastsohle mit blauem Leinen) hatten schon ein biblisches Alter, wahrscheinlich stammten sie sogar von Methusalem. Jedenfalls waren sie der Besatzung schon lange ein Dorn im Auge. Sie hatten nie einen festen Stauort und wurden vor Benutzung von Martin ständig gesucht.

Nun war es wieder mal soweit. Martin suchte und suchte, fand aber nur einen Latschen. "Du, Gunter, hast Du nicht den anderen Kacklatschen gesehen?" Gunter grientete verdächtig - Martin konnte ihn nicht sehen - und antwortete bedächtig: "Nö, Martin, neulich habe ich beim Aufräumen nur einen gefunden und ich dachte, der andere wäre verschütt gegangen, so habe ich ihn weggeworfen". Martin erstarrte zur Salzsäule und bekam große Kulleraugen. Gunter - seine Kacklatschen - einfach weggeschmissen!! Wie soll er nun "Ankerketten schmeißen"? Unter großem Fluchen schmiß Martin den gefundenen Latschen in die See. "Dann kann ich diesen auch nicht mehr brauchen".

Zu unserer aller Verwunderung zog Gunter, nach kurzen Suchen, nun aus einer anderen Ecke den zweiten Kacklatschen hervor. "Martin, ich habe den anderen Latschen doch noch gefunden" und zeigte diesen lachend dem großen BUKkapitän. "Willst Du ihn noch aufheben?" Von diesem Schreck konnte sich Martin kaum erholen. Sein Urteil war eindeutig. "Gib her" hauchte er und der 2. Kacklatschen wurde von ihm ebenfalls Neptun zum Geschenk gemacht, sehr zur Freude der übrigen Besatzung!!!!

Da alle wesentlichen Vorkommnisse an Bord ins Logbuch einzutragen sind, fand man dort später: "Der große BUKkapitän warf am eigenhändig seine "Kacklatschen" über Bord".

Ob Martin sich dann später neue Latschen zulegte, ist nicht bekannt.

Wenn die "Grey hounds" gemütlich beisammensitzen und in der hintersten Ecke der Erinnerungskiste kramen.....

Tispe Knospe

Herrentag 2008

Der diesjährige Herrentagstörn hatte 2 Besonderheiten. Einerseits lag Himmelfahrt auf dem 1. Mai, dem frühest möglichen Termin für den Herrentag. Leider konnten die SHANTY wegen umfangreicher Instandsetzungsarbeiten an den letzten beiden Herrentagstörns nicht teilnehmen. Der erfolgreiche Abschluß dieser Arbeiten und die Tatsache des Hallenliegeplatzes ließen uns dieses Jahr schon ein Wochenende vor dem Ansegeln am 20.04. segeln.

Der Zielhafen wurde in einer hitzigen Diskussion im Hörsaal vor dem Ablegen festgelegt. Randbedingungen waren: Westwindvorhersage und Schwachwind, RAMSES wollte von Rügen zu uns stoßen, die Zusage der UNIVERSITAS, sich aus Kiel kommend mit uns zu vereinen konnte wegen Funkscheinprüfung der Bootsführer nicht eingehalten werden. Ein Ziel in Nord-Süd-Richtung wurde prädestiniert und die Wahl fiel auf Stege auf der schönen Insel Møn.

Die Crew der SHANTY sollte aus Niels Rickert, Stefan Förste, Ben Boese, Wieland Jähme und mir bestehen. Wieland und Ben sagten jedoch ab, also ging es zu dritt los. Unser Etappenziel war Klintholm, wo wir uns am Freitag abend mit der RAMSES treffen wollten.

Abgelegt wurde am Mittwoch abend. Angenehm hierbei war, daß im Gegensatz zu den früheren Herrentagstörns es vorab keine Reparaturen und Basteleien gab, alles war erledigt.



Stefan spielt Mundharmonika

Der Wind trieb uns die Nacht hindurch ziemlich unregelmäßig an, zum Teil ging es gut voran, teils mußten wir im Dampfertreck den Motor zu Hilfe nehmen.

Das Wetter am nächsten Morgen begrüßte uns eher bedeckt, wir kamen aber gut voran, so daß wir um 16.00 Uhr in Klintholm anlegen konnten. Nicht nachdem wir noch kurz vor dem Hafen einen Regenschauer über uns ergehen lassen mußten. Niels rutschte beim Anlegen auf dem Steg fast aus, da dieser in der letzten Zeit eher von Seevögeln als von Seglern benutzt worden war.

Stefan und Niels wollten sich

Mietfahrräder holen und bei den Kreideklippen die Stufen zählen. Ich ließ sie ziehen, duschte, trocknete dann die SHANTY mit dem Petroleumofen und bereitete das Essen vor.

Früher als erwartet legte die RAMSES mit Klaus und Sohn David an. Die ANDANZA schaffte es nicht wie verabredet und lief Stubbekøbing an.

Nach dem Essen verholten wir uns mit einer Flasche Wein und etwas zum Knabbern auf die mit Gasheizung ausgestattete RAMSES und verbrachten hier einen langen Abend u.a. mit der Diskussion von Davids Berufswunsch. Am nächsten Morgen wählten wir den Weg nördlich um Møn herum. Klaus wählte auch diese Route, mußte aber vorher noch seinen Tank auffüllen.

Mangels Wind mußte Rudolpho „paddeln“ und wir genossen den Anblick den Kreidefelsen in der Morgensonne. Stefan zückte seine Mundharmonika und führte uns sein Repertoire vor.

Bevor es in den Bøgestrom ging kam Wind auf. Der Spinnaker wurde gesetzt und bis Stege gab es eine herrliche Fahrt, teils unter Spinnaker, teils Halbwind mit Rauschefahrt. Kurz vor Stege sahen wir den ZEPHIR von Süden kommend. Wir schafften es, vor ihnen im Hafen von Stege anzulegen, wo die YUCALINE schon festgemacht hatte.

Nach und nach trudelten auch die anderen ein. Die ANDANZA fuhr ein paar Mal vor der Hafeneinfahrt hin und her um sich hafenklar zu machen (und mußten sich trotzdem noch einen Fender borgen).



ANDANZA

Nach einem kleinen Rundgang durch die Stadt begann die Grillparty und Teil 2 der Diskussion zum Berufswunsch von David.

Am nächsten morgen ging es schon um 8.10 los. Das Frühstück gab es beim Segeln. Niels hatte Rundstykker besorgt: „Ich habe gedacht es ist ein toller Bäcker, ist aber auch nur ein Elektrobäcker.“. Gegen 10 Uhr passierten wir Kalvehave. Kurz nach dem Mittag kam eine Nebelwand auf uns zu. Schnell noch den Standort bestimmt und das GPS eingeschaltet. Zum Glück war die Nebelwand bald durch, denn das GPS bekam im Nebel kein Signal.

Wir kreuzten westwärts und hielten dann südwärts in den Guldborgsund hinein. Gegen 17.40 Uhr passierten wir die Brücke in Guldborg unter Segeln. Auf

dem Guldborgsund konnten wir segeln. Kurz vor Nykøbing machte Stefan die Erfahrung wie es ist, die SHANTY raumschots in den Schlick zu setzen. Den letzten Brückenzug schafften wir nicht mehr. Also trafen wir uns mit den Crews der ANDANZA und RAMSES, die sich schon in einer Gaststätte verköstigten.

Der erste Brückenzug am nächsten morgen war um 7.10 Uhr. Rechtzeitig vorher versammelten sich die 3 ASV-Yachten vor der Brücke. Da leichter Gegenstrom war konnte ich die SHANTY genau vor die Brücke in den Strom stellen. Die ANDANZA drehte mit 3 Knoten Fahrt (Standgas) Kreise. Da Flaute war wurde motort, vor Gedser konnten die Segel gesetzt werden. Hinter Gedser konnte sogar der Spinnaker für eine Stunde hoch gehen.

Um 16.45 waren wir wieder in Gehlsdorf am ASV-Steg fest.

Dirk Schietke



Telefonieren am Steuer auf der RAMSES

Nachts von Nykøbing nach Nysted – zu Fuß

Ende Mai, es sollte mal wieder ein Wochenendtörn nach Nysted werden, ein Nordex-Kollegentörn: Stefan Förste und ich als Vereinsmitglieder und



Nordexmitarbeiter, Jens Alwart als ehemaliger ASVer und Bernd Tegtmeier als eventuell zukünftiger ASVer. Niels hatte auch Interesse, er hatte jedoch Frank versprochen beim Arbeitseinsatz am Sonnabend zu helfen. Er entschied sich dann, sowohl die Arbeits- als auch die Segelsachen mitzunehmen und

operativ-taktisch zu entscheiden.

Um 9 Uhr waren wir am Sonabend verabredet. Alle kamen, nur Niels war nicht da, obwohl er schon um 8 Uhr kommen wollte. Also legten wir ab, Niels kam noch rechtzeitig um vom Steg zu winken. Da es nicht den Anschein machte, daß er mitkommen will segelten wir weiter.

Der Törn verlief relativ unspektakulär bei gutem Wind aus Nordost. Kurz vor den Untiefen und dem Offshore-Windpark unseres Deutsch-Dänischen Mitbewerbers zerlegte sich ein Reffblock. Der Schaden konnte aber schnell behoben werden.

Kurz nach 17 Uhr legten wir in Nysted an. Erst gab es das obligatorische Softeis, danach wurde gegrillt. Da es ganz schön frisch war, verholten wir uns früh in die Koje.

Nachts wurde ich kurz wach, es gab etwas Unruhe im Schiff. Bernd fragte etwas wie: „Wieso noch eine Decke, wir sind doch bloß vier?“. Egal, umgedreht und weitergeschlafen.

Morgens meldete sich meine Blase. Ich schlief in der Steuerbord-Salonkoje mit dem Leesegel oben. Als mich über das Leesegel beugte lag dort auf den Bodenbrettern komplett unter einer Decke eine Person. Zwei schliefen im Vorschiff, zwei in den Salonkojen, wer war das? Egal, ich mußte dringend in die Keramikabteilung und sagte: „Egal wer da unten liegt, ich mal dringend wohin und muß da unten treten können.“. Die vermummte Person schnellte in blitzartiger Geschwindigkeit hoch und entpuppte sich als Niels.

Niels war Sonabend mit der letzten Fähre nach Gedser gefahren. Auf der Fähre hatte er schon einen Autofahrer gefunden, der ihn mit nach Nykøbing nahm. Von dort ging es dann zu Fuß. Nicht gerade ein Katzensprung, wozu noch kam daß bei einem seiner Schuhe nach ca. einem Drittel der Strecke eine Sohle durchbrach.

Er hatte noch Glück gehabt. Er ist ohne zu Prüfen ob wir vielleicht doch Gedser angelaufen haben mit dem Autofahrer mitgefahren. Wenn er Pech gehabt hätte und wir in Gedser gewesen wären, dann hätte er den Weg noch mal zurück gehabt.

Nach einem ausgiebigen Frühstück ging es dann um 10.45 Uhr wieder in Richtung Rostock, wo wir nach herrlicher Fahrt (bei Nordostwind) gegen 18 Uhr anlegten. Unterwegs sahen wir zum ersten Mal die königliche dänische Yacht auf See.

Dirk Schietke

SHANTY-Sommertörn 2008

Endlich sollte es einmal wieder soweit sein, ein längerer Törn mit der SHANTY.

Nach einigem hin und her bekamen wir für die 2 Wochen zwei Crews, zusammen. Plan war für Woche 1: Dirk Schietke, Stefan Förste, Peter-Helge Hauptmann und Söntke Blindow. Für Woche 2, Teil 1 standen zur Verfügung: Dirk Schietke, Niels Rickert, Michael Schwarz, Bernd Ostenberg und Jens Achtenhagen (nicht verwandt mit Manfred Achtenhagen). Wobei für Woche 2, Teil 2 Michael und Bernd abstiegen.

Das Ablegen fand mit 2 Stunden Verzögerung statt, da mein Auto noch in die Werkstatt mußte und Peter mit Söntke mit einer Stunde Verspätung im Verein eintrafen. Da ziemlich viel Wind aus West angesagt war wurde vorsorglich gerefft, was jedoch noch vor Erreichen der Molenköpfe bei Südwind wieder rückgängig gemacht wurde. Kurz hinter Warnemünde wurde dann noch der Spinnaker gesetzt, was uns Spitzengeschwindigkeiten von 7,3 kn bescherte. Beim Einlaufen in Nysted gab es noch einen Regenschauer, Softeis für alle und einen gemütlichen Grillabend.

Morgens kamen wir auf Grund einiger Langschläfer sehr spät los. Kleine Regenschauer vermiesteten uns den Start in den Tag. Da das Ladegerät kaputt war wurde Richtung Guldborgsund eine halbe Stunde motort. Mit Unterstützung der Fock und 6 Windstärken aus West ergab das Geschwindigkeiten über 6 kn. Hinter der Südtonne an der Einfahrt in den Sund setzten wir das Groß mit 2. Reff und heizten in den Sund hinein. An der Brücke Nyköbing hatten wir Glück. Stefan hatte gerade begonnen die Fock zu bergen als die Brücke öffnete. Also die Fock wieder hoch, Maschine dazu und unter Segeln und Motor durch die Brücke. Nördlich Nyköbing hieß es hoch an den Wind zu gehen. Ein Holer ließ sich nicht umgehen. Gegen 16 Uhr machten wir in



Guldborg fest. Wenn man vom morgendlichen Regen absieht mal ein Tag ohne Wasser von oben und mit einem ansehnlichen Teil an Sonnenschein.

Am nächsten Morgen sollte es um 8 Uhr losgehen. Dauerregen und starker Wind trübten allerdings den Aufstehwillen der Crew. Aber der Wind kam aus Süd, ideal für uns. Nach der Brückenpassage gab es Eierkuchen zum Frühstück und der Regen ließ nach. Teilweise gab es Wasser von oben, teilweise ließ sich die Sonne durch Wolkenlücken blicken. Der Wind drehte weiter auf Südwest, was uns nur gelegen war. Leider ließ er auch nach. Nachdem zusätzlich zu Peter auch Stefan zu maulen anfangen wir sollten doch endlich den Motor starten, ließ ich mich nördlich Omø dazu überreden und gegen 16 Uhr legte wir bei Sonnenschein an. Nach dem Aufklariieren ging Peter mit Söntke Fußballspielen und Stefan stromerte zum Leuchtturm und weiter über die Insel. Zum Mittag/Abendbrot gab es frisch gebratene Schollenfilets und einen Abendspaziergang am Strand zu Nordspitze der Insel. Anschließend versorgten wir noch unsere Stegnachbarn (deren Kinder es toll fanden, daß Stefan das Pippi-Langstrumpf-Lied auf der Mundharmonika spielen konnte) mit Informationen zur Großen-Belt-Brücke, die auf ihren Seekarten von 1990 noch nicht erwähnt war.

Endlich mal ein sonniger Morgen, gemütliches Frühstück im Cockpit, das Schiff ordentlich durchgelüftet und los. Wind aus nordwestlichen Richtungen, genau da wo wir hin wollten. Und so richtig Fahrt war auch nicht in die SHANTY zu bekommen. Die Welle bremste ungemein und der Windmesser ergab 1..2 kn Wind. Also die Genua gegen den Motorkegel getauscht und Rudolpho mußte ran. Insofern auch einmal ganz gut, da das Ladegerät kaputt war und wir landstromunabhängig über die Runden kommen mußten. Vor der Brücke konnten wir Rudolpho wieder ruhen lassen und mit einem Anlieger durch die Brücke. Es war zwar Gegenstrom, aber zum Glück nur sehr geringen. Nördlich der Brücke frischte es immer weiter auf. Gerade als wir beim Reffen waren hörte ich hinter uns das charakteristische Atemgeräusch der Schweinswale, und da waren sie, die schwarzen Rückenfinnen.

In die Kerteminder Bucht waren noch ein paar Kreuzschläge notwendig und um 17 Uhr konnten wir festmachen. Söntke wurde gleich zum Hafenmeisterbüro geschickt, um ausfindig zu machen, wann das Fjord- und Bælt-Center schließt. Leider schon um 18 Uhr, als lohnte ein Besuch nicht mehr. Aber ins Bädkommiseneren ging es noch, um einige Kleinigkeiten und Seekarten für den weiteren Törn zu besorgen.

Nach einem Abendbrot im Cockpit ging es noch einmal etwas durch die Stadt, etwas Softeis im Waffelhus (mit frisch gebackenen Eiswaffeln) genießen, die starke Strömung (ca. 3..4 kn) aus dem Kertinger Nor

angucken und etwas einheimische Kronen aus dem Geldautomaten ziehen.

Nach einem Frühstück im Hafen ging es weiter. Erst bei bewölktem Himmel und einem Schrick in der Schot mit guter Fahrt. Ein einzelner Schweinswal zog an uns vorbei. Gegen 14 Uhr verzog sich die Wolkendecke und der Wind drehte auf Süd und nahm ab. Also wurde der Spi gesetzt und mit 2 bis 3 kn ging es auf den Hafen von Sejerø zu. Dort angekommen war ich etwas erstaunt. Ich kannte den Hafen eigentlich nur halb leer, und das auch zur Hochsaison. Jetzt war er gerammelt voll und wir gingen an einer belgischen X-35 mit holländischen Pärchen als Crew längsseits, das am Gold Cup in Kopenhagen teilgenommen hatte. Im Hafen steppte der Bär, überall wurde gegrillt, der Eiskiosk und der Hafengrill waren voll und überhaupt. Abends gab es einen Spaziergang durchs Dorf und Stefan wanderte zum 6 km entfernten Leuchtturm.

Das holländische Pärchen wollte erst mittags ablegen, aber als ich vom Einkaufen kam war die SHANTY dabei wieder anzulegen. Die Holländer wollten Landstrom. Also gleich los und bei Sonne und fast Flaute unter Segeln gefrühstückt. Danach mußte der Motor ran, da nach Umrundung der Nordwestspitze von Sejerø der Wind mit einer Windstärke von vorne kam. Es frischte jedoch bald auf und wir kreuzten durch die Passage im Sjealands Riff, danach ging es mit einem Schrick in der Schot und herrlicher Fahrt an der Nordküste Seelands entlang nach Hundested, wo wir gegen 18:15 Uhr festmachten. Peter und Söntke wollten sich noch eine Gelegenheit suchen, um hier abzustiegen. Nach kurzer Zeit kam Peter wieder und hatte ein Taxi nach Gedser organisiert. In aller Eile wurden pro Person ein Rucksack und 3 (!) Taschen gepackt und los ging es. Stefan und ich aßen in der Fischbude im Hafen Fischfrikadellen und machten danach noch einen kleinen Bummel inklusive Softeisverkostung an der gut besuchten Eisdiele in Hafennähe.

Am nächsten Tag hieß es zu zweit nach Roskilde zu kommen. Zuerst sollte noch getankt werden, da der Tankinhalt schon etwas knapp geworden war. Leider gab es an der Tankstelle nur Sprit gegen Kreditkarte und meine akzeptierte der Automat nicht. Naja, es sollte noch reichen. Also los und in die Einfahrt des Fjords gekreuzt. Ab hier mußte erst einmal der Motor zum Großsegel dazukommen. Nachdem wir das mehr oder weniger in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fahrwasser erreicht hatten ging es unter Segeln mit super Fahrt weiter. Allerdings hatten wir Gegenstrom. Flagge „N“ wurde gesetzt und als die Brücke in Frederikssund aufmachte kam Rudolpho noch als Unterstützung hinzu um noch mit durch zu kommen. Allerdings ging die Brücke kurz vor unserer Nase wieder zu. Jedoch ging Rudolpho

ohne Veranlassung mit der Drehzahl herunter, um kurz danach wieder volle Leistung zu bringen. Also schnell am Wartedalben festgemacht und den letzten Kanister in den Tank umgefüllt. Das mit dem Großsegelbergen ist allerdings zu zweit, gerade bei so frischem Wind, nicht gerade einfach. Um 13:30 öffnete dann die Brücke und Rudolpho brachte uns zuverlässig



hindurch. Danach gingen Groß und Fock 4 hoch und wir rauschten mit über 6 Knoten durch das Fahrwasser. Vor der Hochspannungsleitung entdeckte ich ein großes Wikingerschiff, das dort rudern manövierte, ein schönes Fotomotiv. An der Engstelle bei Eskildsö überholten wir noch 2 Segler, die motorten oder dänisch kreuzten. Das Wikingerschiff folgte uns unter Segeln, so einen Amwindwinkel hätte ich dem Rahsegler nicht zugetraut. An der seeartigen Erweiterung drehten wir kurz vor der Einfahrt nach Roskilde noch einmal ab, um das Wikingerschiff mal aus der Nähe betrachten zu können. Nach Roskilde hinein ging es dann zu zweit, wir hatten die gleiche Geschwindigkeit wie die Wikinger. In Roskilde bekamen wir einen guten Liegeplatz und klärten erst einmal das Schiff ordentlich auf. Mit einem Stegnachbarn gab es noch einen Schnack über klassische Schiffstypen, er segelte auf einer schwedischen, einem Schärenkreuzer nicht unähnlichen Konstruktion.

Am nächsten Tag lauerten wir anfangs erfolglos im Museumshafen herum, auf eine Mitsegelgelegenheit auf den Wikingerschiffnachbauten hoffend. Es schien wieder einmal die Sonne und es war herrlicher Segelwind. Die

normalen Touristenwikingerminiboote waren uns zu blöd. Danach ging es ins Museum. Leider war das 30-m-Langschiff gerade in Irland bzw. auf dem Weg nach Roskilde. Bei unserem letzten Besuch war der Kiel gestreckt und die ersten Plankengänge fertig.

Nachmittags machte sich dann Stefan auf den Weg zum Bahnhof und ich war alleine. Den Rest des Tages verbrachte ich mit einem Bummel und einem Besuch im „Cafe 42“. Abends kreuzte dann der erste Teil der neuen Crew auf, Bernd Ostenberg, Michael Schwarz und Jens Achtenhagen (ein Kollege von Bernd). Das Schiff wurde in Beschlag genommen, ein kurzer Besuch in den Außenanlagen des Wikingerschiffsmuseums, ein Pølser und dann ging es ab in die Koje.

Morgens um halb 5 bumste etwas an Deck. Das mußte Niels sein. Aber es folgten keine Schritte. Da ich eh mal raus mußte guckte ich nach. Niels machte es sich gerade im Schlafsack auf dem Steg bequem: „Ich wollte Euch nicht wach machen.“. Morgens wurde noch getankt und dann ging es los. Wieder schien erbarmungslos die Sonne und es war guter Wind. Meinem Verdauungstrakt ging es diesen Tag nicht so gut und ich verbrachte den größten Teil des Törns bis Hundestedt im Schiff liegend. Abends ging es aber wieder, mit einem Softeis funktionierte alles wieder.

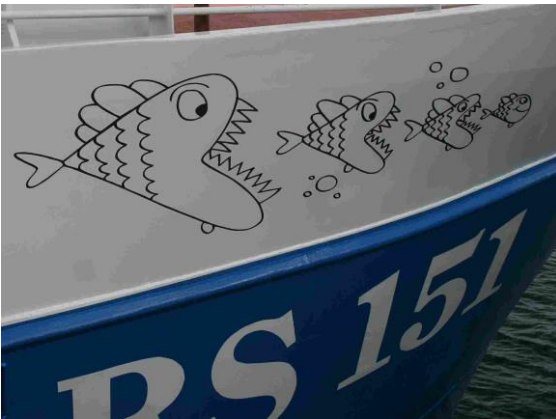
In Hundested wurde eingekauft und dann ging es in Richtung Viken in Schweden. Und wieder schien die Sonne den ganzen Tag. Draußen wurde erst einmal gebadet und zwischen Feuerquallen das Unterwasserschiff von Pocken befreit und die Bordwände geputzt. Unterwegs hatten wir eine leichte Kreuz bis einen Anlieger. Gelegentlich zeigten sich Schweinswale. Ein Mann-über-Bord-Manöver wurde trainiert und Niels testete die Ohnmachtsicherheit der alten DDR-Feststoffwesten (mit positivem Ergebnis!).

Abends erreichten wir den überfüllten Hafen von Viken in Schweden, wo sich jedoch noch ein Plätzchen für uns fand. Niels zog gleich los um die Gegend zu erkunden, der Rest der Crew genoß den Trubel im Hafen.

Am nächsten Tag beschlossen wir in Schweden zu bleiben, es ging nach Landskrona. Das Wetter bescherte uns wieder Sonne pur und Schwachwind aus Südost. Genau dort wollten wir hin. Kreuzen brachte nicht wirklich viel, mit jedem Schlag kamen wir nur unwesentlich voran. An einer Fahrwassertonne stellten wir einen Gegenstrom 2,7 kn fest, woraufhin Rudolpho einspringen mußte. Nebenbei wurden noch diverse Schweinswale und ein Seehund gesichtet. Als der futuristische Wasserturm von Landskrona schon in Sicht war ging es erst einmal Baden. Wir zogen den Hafen in Innenstadtnähe der entlegenen Marina vor. Vom Hafenmeister wurden wir gleich in der Einfahrt in eine Box eingewiesen,

das ist Service! Nach einem kleinen Schnack mit dem Stegnachbarn trennte sich die Crew zur Stadtbesichtigung. Ich ging vorher noch am Strand baden. Das Wasser war sehr warm und man mußte einen Halbmarathon laufen um in hüfttiefes Wasser zu kommen. Abends traf sich die Crew im Hafenrestaurant zum Essen. Danach wurde der Abend im Cockpit beendet mit Diskussionen zu Niels weltverbesserischen bzw. weltfremdem Ideen, nur unterbrochen vom Einschleppen einer Motoryacht mit Motorschaden.

Am nächsten Morgen legten wir schon um 7.15 Uhr ab, da Michael und Bernd um 13.00 Uhr in Kopenhagen absteigen wollten. Bis Kopenhagen wurde gesegelt, das Wetter war schön. Im Lynettelöbet wurde der Motor gestartet und um 10.48 Uhr machten wir im Langelinieyachthafen fest. Bernd und Michael gingen von Bord, Jens machte sich alleine auf den Weg und ich besuchte zusammen mit Niels Mikael, der gerade vor 2 Wochen einen Sohn bekommen hatte (zusätzlich zu den Drillingen, die jetzt ein gutes Jahr alt sind).



Abends trafen wir uns Nyhavn mit Mikael und genossen den Abend.

Am nächsten morgen ging es gen Süden. Ziel war Rödvig. Leider hatten wir wenig Wind, und den auch noch von vorne. Rudolpho mußte ab und an ran. Nachmittags konnten wir im überfüllten Hafen an einer dicken Motoryacht längseits gehen. Das

Schiffsmotorenmuseum hatte leider zu und machte erst um 10 am nächsten morgen auf. Also beschlossen wir morgen etwas später abzulegen.

Früh leerte sich der Hafen. Das ältere Ehepaar auf der Motoryacht neben uns wollte den Tag über da bleiben. Kein Problem. Niels und Jens machten sich auf die Socken und ich blieb an Bord. Das war ganz gut, denn der Hafenmeister kam und wollte den Platz für eine größere Yacht, die sich angemeldet hatte. Also die Festmacher klar gemacht und SHANTY in die nächste freie Box verholt. Das klappt bei richtiger Windrichtung sogar alleine.

Pünktlich um 10 waren wir dann im Museum. Rudolf war noch nicht in der Ausstellung, auch die anderen von mir gebrachten Motoren waren nicht da. Die Räumlichkeiten waren aber immer noch nicht erweitert. Auf Anfrage wurden wir in den Erweiterungsbau geführt, wo diverse Motoren in verschiedenen Restaurationsstadien lagerten. Die Forelle fand ich dort, der Rest der Motoren muß woanders gelagert worden sein.

Um 12.45 Uhr machten wir uns auf den Weg, diesmal war Klintholm das Ziel. Da es ordentlich blies erreichten wir um 18.20 Uhr den Hafen. Zum Windschutz legten wir zwischen den Ferienhäusern an. Dort hatte auch der VAGABUND angelegt, auf dem Andreas seine Familie nach Hiddensee bringen wollte.

Am nächsten Morgen hatten Andreas und Familie schon abgelegt. Wir nahmen noch ein Bad in der aufgewühlten Ostsee und um 10.15 verließen wir den Hafen von Klintholm. Es ging genau gegenan und eine unangenehme Welle bremste die ohnehin nicht berauschende Amwindgeschwindigkeit der SHANTY. Winddreher bis 40° kamen dazu. Vor der Einfahrt in den Grønsund frischte es auf und wir entschlossen uns zu reffen. Kaum hatten wir das erste Reff eingebunden und abgedirkt, guckten wir uns kurz in die Augen und sofort das 2. Reff dazu genommen. Es blies ordentlich aus Südwest, nicht gerade günstig für einen Kurs nach Gedser. Der Wind drehte jedoch bald westlicher und wir konnten das Gedser Riff gut anliegen. Um 20 Uhr lagen wir dann in Gedser. Zwei Boxen weiter lag eine Yacht, deren Besatzung morgens ganz früh auslaufen wollte, wegen angekündigten Schlechtwetters. Wie definiert man Schlechtwetter? Der Wetterbericht beim Hafenmeister sprach von bis 15 m/s (7 Bft.) aus Südwest, auf West drehend. Naja, könnte besser sein, aber so schlimm nun auch wieder nicht.

Jedenfalls standen wir früh auf. Die furchtsame Yachtbesatzung war schon weg. Der Himmel sah nicht gerade schön aus, Niels prophezeite einen regnerischen Tag. Wir bezahlten noch die Havnepenge und kurz nach 8 Uhr legten wir mit kleiner Fock und 2 Reffs ab. Es blies mit 5, in Böen vielleicht 6, aus Südwest. Allerdings konnten wir bei guter Fahrt Rostock anliegen. Der Wind raumte wie vorhergesagt und es ging gut voran, nur mit einigen nicht redenswerten Schauern. Vor Rostock kam sogar noch die Sonne hervor, was das Aufklaren deutlich angenehmer machte. Dazu kam als Verstärkung noch Bernd mit seinem Nachwuchs vorbei.

Dirk Schietke

Jahresbericht der gemeinsamen Jugendgruppe des ASV und MYCR 2008

Wie in jedem Jahr haben wir auch 2008 die Winterpause mit Theorie in der Borwinschule am Donnerstag und einmal wöchentlich Sport in der Gehlsdorfer Turnhalle (einmal große Gruppe und einmal kleine Gruppe gemeinsam mit Turo) verbracht.

Unser Winterlager führten wir in alter Tradition wieder in Vrchlabi durch, wo wir auch 2008 trotz ausgefallenem Winter versuchten, unsere Künste im Ski- und Snowboardfahren zu beweisen. So fuhren wir im Februar nach Tschechien. Ähnlich wie im letzten Jahr war es schwierig gute Schneebedingungen zu finden. Jedoch fanden wir genug Schnee um uns ausgiebig auszutoben.

Danach drängten wieder die Bootsarbeiten in Gehlsdorf. Vor allem unsere Optis waren dieses Jahr richtig fleißig und haben die alten Boote in Neue verwandelt.

Zu Ostern fuhren wir bei schönstem Schneefall nach Rerik zum Frühjahrstrainingslager. Dort waren wir wieder mit richtig vielen Leuten vertreten, da sowohl unsere Cadets, als auch 420er mit waren. Während des

Trainingslagers fand das Panic Race auf dem Salzhaff statt, was gleich für die ersten Regattaerfahrungen dieses Jahres sorgte.

Im unmittelbaren Anschluß an das Trainingslager fand unser Ostseecup zu ungewöhnlich früher Jahreszeit statt. Es war gleichzeitig der erste Lauf des Central European Cup, einer internationalen Regattaserie mit jeweils einem Wertungslauf in Deutschland, Polen, Tschechien und Ungarn. So konnten wir auch Starter aus Polen und Tschechien begrüßen. Dieser ungewöhnlich frühe Zeitpunkt stellte auch uns vor organisatorische Probleme, da die Dickschiffe noch ihren Frühjahrsputz erhielten. Doch zum Glück gab es Spucki der mit seinem BUK rechtzeitig fertig war und uns damit ein Startschiff sicherte. Die restliche Organisation sicherten wir mit





unseren Schlauchbooten ab. Bei wenig Wind, doch sehr kalten Temperaturen wurden 6 Wettfahrten gesegelt, wobei aber einige Mannschaften einige Wettfahrten ausließen, um sich zwischendurch bei warmen Tee im Org-Büro aufzuwärmen. Von den 36 Cadets zeigten die Polen, aber auch die Tschechen eindeutige Überlegenheit.

Mitte April fand der Gothaer Cup bei Turo statt. Dort gingen wir dann mit allen Bootsklassen an den Start und die Optis probierten zum ersten Mal ihre neu getunten Boote aus.

Von nun an trainierten wieder alle Boote regelmäßig auf der Warnow. Jeweils dienstags und donnerstags trafen sich alle Segler um in ihren Trainingsgruppen ihre technischen und taktischen Fähigkeiten auszubauen. Unsere 420er haben sich zur Saisonbeginn selbst einen Trainer gesucht. Seitdem verstärkt Robert unser Team.

Bei allen Bootsklassen ging es kräftig voran im Regattaplan, vor allem die Cadets hatten einen ziemlich straffen, aber auch bei den Optis standen etliche Auswärtsregatten auf dem Plan. Zwei Wochen nach dem Gothaer Cup fuhren die Cadets nach Geierswalde zu ihrer zweiten WMA Ausscheidung, wo bei wenig Wind Soentke und Lars, sowie Hannes und Leon mit einem 8. bzw. 9. Platz von 23 Startern in einem leistungsstarken Feld gut abschnitten.

Die Optis probierten ein Wochenende später bei der Freundschaftsregatta auf dem Klostersee in Lehnin ein für uns völlig neues Segelrevier aus. Mit einem 5. und 6. Platz konnten Ben und Josef gut vorne mitmischen.





Am letzten Maiwochenende trafen sich wieder die Warnowkids auf dem Wasser. Die Warnowkids ist eine von allen Rostocker Vereinen organisierte Veranstaltung zur Nachwuchsgewinnung. Durch die Betreuung einer Gruppe und dem engagierten Einsatz weiterer Helfer, einschließlich einiger Jugendsegler konnten wir die gesamte Gruppe so begeistern, daß sie bis heute alle kräftig bei uns dabei geblieben sind. Anfang Juni fuhren wir mit der halben Jugendgruppe zum Müritzcup, da dort endlich alle Bootsklassen gemeinsam starteten. Nicht zu letzt wegen des idealem Segelwetters (Sonne und Wind) wurde es für alle eine gelungene Veranstaltung. Vor allem unsere Optis mußten sich in einem starken Feld von 77 Booten behaupten. Nachdem unsere Kinder nun wieder richtig heiß aufs Regattasegeln wurden, ging's vor den Sommerferien noch auf weitere Regatten. So nahmen wir unter anderem an Regatten in Rerik und in Güstrow mit einer schlagkräftigen Gruppe teil.

In den vorletzten Woche der Sommerferien fand wieder unser Sommerlager in Barth statt. Trotz personeller Neubesetzung der Organisatoren konnte es wieder super über die Runden gebracht werden. Großer Dank gilt vor allem Andreas, Tobias und Freddy, die das Training abgesichert haben und

Dörte, die die Trainer tatkräftig an Land unterstützte. Neben dem Segeln und Baden standen selbst Attraktionen, wie Bananefahren auf dem Spielplan.

Für diejenigen, die vom Segeln noch immer nicht die Nase voll hatten, bestand noch die Möglichkeit in der letzten Ferienwoche ausgiebig auf der Warnow zu segeln.

Nach dem Sommerlager stand gleich die Landesjugendmeisterschaft in Greifswald an. Auch dort nahmen wir wieder mit der halben Jugendgruppe teil. In einem Feld von über 100 Optis schlugen sich unsere Starter, vor allem Ben und Christian mit einem 33. und 48. Platz beachtlich. Aber auch die zwei weiteren Optis, sowie 6 Cadetmannschaften ersegelten gute Plazierungen.

Weiterer Höhepunkt im Herbst war das Blaue Band der Warnow der Jugendbootsklassen. Dort gingen wir mit vielen Seglern an den Start: 6 Cadets, 2 Optis und 3 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 Ostseecup, auf den Dickschiffbereich für die Start- und Zielboote angewiesen, die uns auch in diesem Jahr wieder unterstützten. Die Optis bildeten mit 37 Startern wieder das größte Feld, wobei Ben einen 9. und Tim den 11. Platz belegte. Aber auch die Cadets waren mit 14 Startern für die Warnow ein großes Feld, wobei Soentke und Lars mit einem 4. Platz am besten abschnitten.





Kurz vor Saisonschluß stand dann noch die Bestenermittlung der Cadets in Potsdam an. 3 Tage lang kämpften 32 Boote aus MV, Berlin, Brandenburg, Sachsen, Polen und Tschechien um den Titel. Wir selbst waren mit 4 Cadets zum Oberen Templiner See gefahren. Soentke und Lars wurden mit einem 10. Platz bestes Vereinsboot.

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, pünktlich zum Nikolaus, 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 2009 zu schmieden.

Abschließend bedanken wir uns bei allen Seglern, Eltern, allen anderen die uns unterstützten, aber vor allem bei den Trainern, ohne die die

Organisation und Durchführung vom Training und Teilnahme an Regatten, sowie die Durchführung des Trainingslagers nicht möglich gewesen wäre.

Birgit Mennenga + Inga Ahrens

Fotogalerie 2008





Marten und Vossi



Stefan und Götz

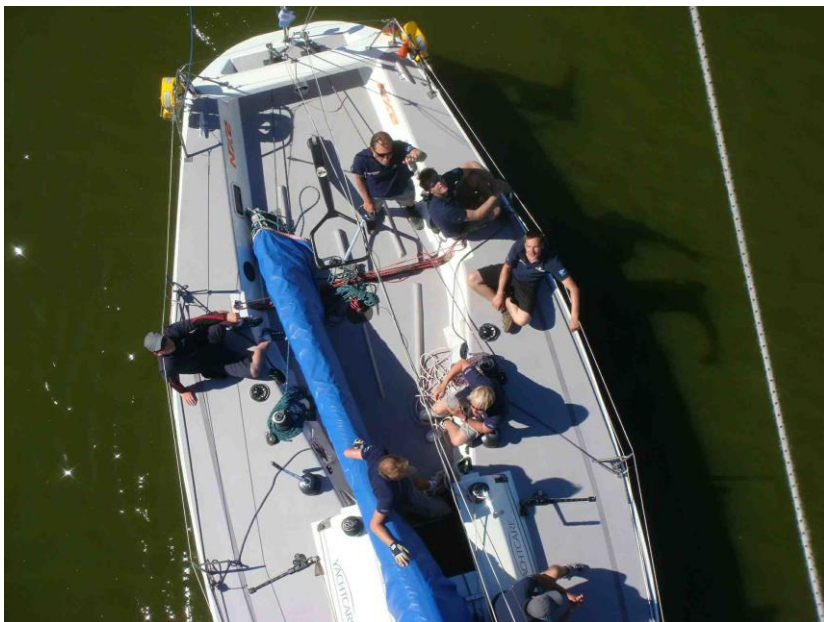




Jollentraining



der BUK beim Ansegeln



die UNIVERSITAS von oben



VAGABUND,
beim Ansegeln



.. BUK und YELLAND ...



Annika und Janine



mit der SHANTY im Schneeschauer



“Kenterübungen“ mit der Ixylon

Seemannsgeschichten: Von Witz-See, Viehtränken, Dschungelfeuer und der heiligen Makrele

„Holy mackerel“ schallt es über den Strand, als der verbleibende Rest, aus nur noch einem gutem Drittel des Feldes bestehend, seine Boote endlich über den Strand zum Einlaufbier zerren kann. Dort sind wir nicht die Ersten, die Luft ist voll mit Geschnatter, Lachen, Rufen, ein jeder erzählt von dem wilden Ritt, von der letzten Böe, der nächsten Welle, der schlimmsten Kenterung und einige, zu denen auch wir gehören, freuen sich sogar über ihre Plazierung. Es ist Dienstag, der 2. Tag unserer Weltmeisterschaft in Warnemünde.

Doch der Weg dorthin war mitunter naß, haarsträubend, anstrengend, schön, sensationell...

Vom Witz-See

Welcher natürlich nicht Witz-, sondern Wittensee heißt und im Dreieck Kiel-Rendsburg-Eckernförde in Schleswig-Holstein liegt. Stefan und ich hatten



uns im Winter 2007 ein neues gebrauchtes Boot zugelegt, einen Qualitätsbau aus England, der zuvor schon eine Weile bei uns im Verein recht kläglich und verlassen herumstand. Nun waren im April nach den üblichen

Kleinreparaturen die

ersten Probeschläge absolviert und es ging, noch reichlich steif und ungelenk in den Knochen und Bewegungsabläufen, zum ersten Test unter Wettfahrtbedingungen an eben jenen besagten Wittensee. Ein Gewässer, auf dem es anscheinend, so die Erzählungen, entweder total kraß oder eben gar nicht weht.

Da dort immer recht spät gestartet wird, reisten wir erst am Samstag an. Bei schönem spätfrihlingshaftem Wetter tuckerten wir beide also über die Landstraße Richtung See.

Dort angekommen, nach abenteuerlichem Einparken und recht raschem Aufbau, war dann auch schon klar: es wehte diesmal nicht. Und zwar überhaupt nicht. Und das über Stunden.

Irgendwann, nach dem einen oder anderem inzwischen angereicherten Kaltgetränk, gab es nervöse Aufregung bei uns am Ufer...es war ein Windhauch gesichtet worden. Nun ja, in der Not frißt der Teufel Fliegen und dieser Windhauch war eindeutig eine, immerhin waren wir ja zum Segeln gekommen. Also den Neo wieder angepfriemelt, Boot ins Wasser geschoben und rauf auf den See. Was dann folgte, war unglaublich!

Es wurde natürlich gestartet, wenigstens eine Wettfahrt sollte an diesem Tag durchgezogen werden. Wir hatten



Pin-End entschieden, fuhren innerhalb der Startlinie und dann rechtzeitig, um zur und zum Pin-End zu Den Großteil des Feldes in Luv von uns und etwas soweit so gut, wenn es da diese Angewohnheit des open würde, bei der Wende aufzustoppen. Vor allem bei d oder viel Welle. Und es war d, sehr leichter Leichtwind.

So kam also der Großteil des Feldes „herangerauscht“, während wir schön eingeparkt hatten. Der Start war futsch, da gab's nichts dran zu rütteln. Was aber das Schlimme daran war, ergab sich aus der Tatsache, daß nun eben dieser vordere Teil des Feldes

eine Art Privatböe nutzen konnte, die einzige Windböe des ganzen Tages, ja vielleicht des ganzen Jahres auf diesem See, während der Rest, uns inbegriffen, in Agonie und Flaute versank...Wir sind dann ans Ufer, mit Händen und mit Füßen paddelnd, das Boot hin- und herrockend, welch eine Qual, unfaisbar...

Der Sonntag wartete dann ebenfalls mit tollem Wetter auf, aber es war noch weniger Wind als den Tag zuvor und so brachen wir recht zügig gen

Heimat auf. Unser Rückweg führte uns derweilen noch mal nach Strande bei Kiel und als wir dort ankamen, hätten wir uns vor Wut und Frust in den Hintern beißen können. Bestes Wetter, toller Wind und die Förde voll mit



Seglern, Surfern und anderem Volk. So standen wir und schworen uns, nie wieder auf solchen kleinen Flautenlöchern zu starten. Völlig unverständlich, wie man so dicht an der See diese Tümpel bevorzugen kann. Netter Klub mit supernetten Menschen hin oder her, das ist einfach blöd. Nie niemals nicht nie wieder, bis auf, nun ja, bis auf die Deutsche Teamsegelmeisterschaft am Einfelder See, boshaft auch als

Viehtränke

tituliert. Mit nicht mal 2 km² Fläche kleiner als der Breitling oder unsere Rennstrecke vorm Fischereihafen, dafür aber nur geringfügig tiefer und direkt aus einem Moor gespeist, schwante uns bereits Böses. Aber fürs Team-Segeln braucht man keinen so großen Kurs und immerhin haben die dort bereits Finn-Dinghies über die Bahn gejagt und wir hatten ja zugesagt, dahin zu kommen. Schließlich sollte ja bei der WM auch in Teams gesegelt werden.

Frühe Anreise von uns, wir waren die ersten vor Ort, man drückte uns die Schlüssel vom Verein in die Hand und wünschte uns eine gute Nacht. Das machte schon mal Eindruck.

Das Frühstück am nächsten Morgen war dann sehr kernig, denn trotz dafür abgeluchsten Obolus gab es nämlich keines, ebenso keine Quittung fürs

Startgeld, ja, so kann man es auch machen.

Die reichlich angebotene Grillwurst, kombiniert mit Getränken, und die gemütliche Runde dann am Abend entschädigten allerdings halbwegs dafür. Wir sind wider Erwarten recht viele Boote, so daß 4 Teams á 4 oder 5 Boote gebildet werden konnten (die Erinnerung verläßt



mich hier). Die erfrischend kurze Steuermannsbesprechung drehte sich hauptsächlich um die Bereiche des Sees, die für uns zu flach sind. Das waren erschreckend viele, eigentlich der ganze See, und die Eiszeit hat den einen oder anderen Wackerstein bodendeckend im See verteilt. Und über das Wochenende in schöner Regelmäßigkeit, fand das ein oder andere Boot sein Privatgrundstück, mit teilweise erschreckenden Folgen für die Schwerter. Wir selbst auch und es ramponierte uns die ganze Spitze des Schwertes. Böse. Und sehr unangenehm.

Das Segeln selbst war dann spannend und witzig, Team-Segeln ist etwas ganz spezielles, sehr spannend, ungeheuer taktisch und fordernd. Die Summe der Plazierungen eines Teams á 4 Boote darf eine bestimmte Höhe nicht überschreiten und so muß bereits auf dem Wasser gerechnet werden, ob es zum Sieg reicht. Daraus ergibt sich die Taktik für das Team und für jedes Boot, ist Gas zu geben oder einzubremsen, ist das gegnerische Team zu blockieren, auf die falsche Seite oder nach Timbuktu



mitzunehmen oder ist bereits alles zu spät, weil der eine auf Schiet sitzt, der nächste gekentert ist und der andere mit reichlich Übergewicht den Flautentod stirbt. So segelten wir also dahin, Wind stellte sich auch ein und verhalf uns zu manchem Spi-Ritt und trotz mäßiger Platzierung hat es letztendlich doch Spaß gemacht. Wir beschließen trotzdem und diesmal wirklich, alle kommenden Regatten auf Binnengewässern fahren zu lassen und uns auf die Ostsee zu konzentrieren. So kommt es, daß wir unser Boot dann auch nicht zurück in den Verein, sondern nach Warnemünde auf die Mittelmole verholten.

Koppheister

Schon im Laufe des Frühjahrs hatten wir abgeklärt, unsere Boote auf dem Gelände der Sportschule auf der Mittelmole für die Saison zu parken und dort anständig zu trainieren.

Gesagt, getan, wir konnten es kaum erwarten und so legten wir dann auch recht zügig los. Die Ausfahrt aus dem Yachthafen ist ja nicht unbedingt als „Premium“ zu bezeichnen, kommt der Wind aus Nord bis Ost, kann man vorne, das Boot haltend, schon nicht mehr stehen, während es hinten fürs Ruder noch zu flach ist. Glücklicherweise sind ja in der einen Ecke reichlich Gummiboote vertäut und die geben eine richtig seriöse und hervorragende Startplattform her! Trick 17 also und immer mit Vollgas durch den Seekanal und natürlich die Welle zwischen den Molenköpfen...Bei den diesjährigen, doch recht kräftigen Winden war das manchmal doch recht haarig und uns schlackerten ab und zu gewaltig die Ohren.

Anfang Juni tauchten dann sowohl Olli und Jens als auch Basti und Jörn mit ihren Booten auf, so daß wir schönes Vergleichs- und Manövertraining machen konnten. Oder zumindest wollten. Denn es, ganz untypisch für Juni, blies dermaßen steif, daß Segeln nur zwischen morgens und allerspätstens 14 Uhr möglich war. Danach war solch ein Alarm mit Schaumkronen, fliegender Gischt, schönem Seegang und Kenterungen daß wir meistens die Segel streichen mußten und in den Fitneßraum verholten...oder zum Fischbrötchenstand, Bierchen inklusive. Wir wollen ja auch nicht mehr zur Olympiade, nicht wahr!! So nahte alsbald das Saisonhighlight.



Dschungelfeuer!

Bereits 2007 waren wir 14Footer während der Warnemünder Woche um unsere Deutsche Meisterschaft gesegelt und hatten die anwesenden Segler bereits zwischendurch zum Biertrinken aufs Vereinsgelände gelockt. Die gesamte Regatta sollte als Testlauf für die WM herhalten und das funktionierte soweit auch recht gut. Die Planung für die WM war schon angelaufen und wir als lokale Flotte auch involviert. Hier jetzt jedes Detail aufzuzählen ist müßig, letztendlich bewarb sich der Verein um die

Ausrichtung der Weltmeisterschaft im Teamsegeln, die traditionell vor der Individual-WM ausgetragen wird und so richteten wir diese im Rahmen der Warnemünder Woche 2008 aus.



Viele haben hier mitgeholfen, diese Veranstaltung über die Bühne zu bringen, Dank dafür ist ja bereits mehrfach ausgesprochen worden, es sei jedoch noch mal erwähnt, daß Gunar einen wesentlichen Teil davon leistete und immer die Fäden in

der Hand behielt, egal, welches Problem sich auftat. Ohne ihn hätte es die Team-WM nicht gegeben. Danke Gunar!!

Für uns selbst startete die WM, als die ersten Container auf die hochherrschaftliche 5-Sterne-Luxuswiese der Yachthafenresidenz Hohe Düne gestellt wurden. Kurz darauf landete auch schon Mark, der erste Aussie, in Rostock und wir warfen einen ersten Blick in die Container...mann mann mann, da gingen einem ganz schön die Augen über, bis unters Dach die heißesten Rennmaschinen gestapelt, WAHNSINN!!

Supercup in Grömitz war angesagt und so schlappten am nächsten Tag zwei weitere Aussies übers Karree, eigentlich 2 Legenden, zum einen Dave, Segelmacher und absolut erfolgreich mit seinen Produkten, zum anderen Cameron, mit einem epischen Ritt in dem Film „Awesome Aussie Skiffs“ verewigt. (Wer sich mal den vielleicht besten Ausschnitt daraus antun möchte: http://www.youtube.com/watch?v=YxRgaJJ86_8 oder einfach mal nach Nokia + Skiff suchen)

Beide natürlich ordnungsgemäß australisch in Badeschlappen und legerem Strandhemd und deshalb etwas verfröstelt ob unserer sommerlichen Höchsttemperaturen. Die Boote fix aufgeladen, Mensch und Gepäck verstaut und schon fahren wir los ins beschauliche Grömitz. Wer jetzt verwirrt ist und nicht mehr folgen kann, dem sei erklärt, daß Grömitz noch vor der WM stattfand, daß aber die Boote aus Japan/USA/Australien sowie erste Crews schon da waren. Die WM wurde also in Grömitz eingeläutet. Dort traf sich bereits der Großteil der deutschen Flotte, es wurde wie später bei der WM vom Strand gestartet, die Ostsee war ziemlich frisch und bei Mistwetter wurden knackigste kurze Rennen auf die Bahn gebracht.

SuperCup ist immer extrem. Die Kurse sind im Schnitt max. 20 min lang, dafür werden bis zu 9 Rennen am Tag gefahren. Keulerei für die Vorschoter und ordentliche Kleinraumaktion an den Bahnmarken. Der Lärmpegel ist mitunter ziemlich hoch, aber es passiert nichts derart dramatisches, was man nicht abends mit einem Getränk wieder klarieren könnte. Allerdings wird ziemlich deutlich, daß die 2-Längen-Regel bei Booten mit 2,70 m Gennakerbaum am Leefaß einfach nicht funktioniert.

Wir schneiden insgesamt ganz gut ab, obwohl der Trimm noch nicht 100%ig in Ordnung ist. Andere Boote können einfach mehr Höhe fahren als wir, ein Problem, das wir leider bis zur WM nicht mehr gelöst bekamen. Danach fix nach Hause und dann ist endlich das 2. Wochenende der WW heran, Engländer, Japaner, Amis usw., alle sind sie da, die Boote in der YHD aufgereiht und alle Ferienwohnungen im näheren Umkreis belegt. Wie üblich findet zuerst die Vermessung statt und obwohl eigentlich nur für die Team-WM gedacht, nutzen die meisten Boote die Chance und sparen sich so das nochmalige spätere Abbauen des Riggs und der Beschläge und Strecker.



Nachdem alle startklar sind, Wettfahrtleitung und Schiris, Helfer und Unterstützer, Teams und Boote, könnte es losgehen, wenn, ja wenn nicht der DSV uns noch einen Strich durch die Rechnung machen würde. Um nämlich laut den Statuten des DSV eine

Weltmeisterschaft

abhalten zu können, müssen wenigstens 5 Nationen antreten. Zumal wir laut Aussage aus dem Jahr 2007 sowieso keine meisterschaftswürdige Klasse sind (Die Internationale Deutsche Meisterschaft durfte nicht so heißen und mußte in German Open umbenannt werden.) Aus dem doch recht ansehnlichen Namen „Teamsegeln-Weltmeisterschaft“ wurde dann eine ominöse Internationale Meisterschaft...schön, daß sich drum gekümmert wurde. Jetzt konnte es aber losgehen! Es standen 2 Teams aus England (Team GBR & Team UK), 1 japanisches und 3 deutsche (Deutschland Nord, CTM Sailing, Eike Ehrig) in den Startlöchern. Sowohl die Aussis als auch die Amis traten leider nicht an. Egal!

Der von Epi ausgelegte Kurs erwies sich als genau passend (immer schön rechts rum), die Wettfahrtleitung flutschte und wir konnten uns ganz aufs Segeln konzentrieren. Topfavoriten waren Team GBR und Deutschland Nord. Wir von CTM waren bereits ersatzgeschwächt, denn Bettina und Jens brach am Tag zuvor der Mast. Ihr Domizil verwandelte sich am Abend dann in eine astreine Karbonschmiede (Staub, Dreck, Epoxigestank en masse), die im weiteren WM-Verlauf nicht die einzige bleiben sollte. Als bald war dann auch in ganz Rostock keine Kohlefaser mehr zu erwerben, da die Ausfälle noch zunehmen sollten. Bettina und Jens allerdings gaben richtig Gas und Jens zauberte eine derartige Blitzreparatur hin, daß die beiden und ihr Boot am 2. Tag wieder zu uns dazu stoßen konnten.

Wie schon weiter oben erwähnt, muß beim Teamsegeln so taktiert werden, daß pro Lauf die addierte Zahl der Plazierungen der 4 Boote des Teams nicht höher als 17 ist. So waren also auf jedem Boot die Siebkombinationen irgendwo, meistens beidseitig auf dem Baum, hingeschrieben. Wir hatten für uns beschlossen, zu versuchen, immer 2 Boote beieinander zu halten, damit man sich vor allem beim Start das Heck freihalten und Luv-Situationen gegenüber dem Gegner vermeiden kann. Der „wingman“ läßt grüßen. Dann sucht man sich ein gegnerisches Boot und kümmert sich, ohne das Gesamtbild aus den Augen zu verlieren, hauptsächlich um dieses. Soweit die Theorie.



Nun ja, das Wetter war, wie es war, Wind und Welle war auch und wenn man schon im aufgefierten Pausenmodus 7-8 kn auf's Tacho bringt, dann ist es nicht schwer, sich vorzustellen, daß die Theorie nicht eben funktionieren muß. Stefan und ich hatten im

Laufe des Jahres den günstigen Dollarkurs genutzt, uns ein Hightech-GPS-Spielzeug mit allem Pipapo zuzulegen. Das funktionierte eigentlich auch sehr gut, endlich konnten wir an der Theke mal mit Zahlen prahlen, es hat/hatte nur ein Manko: die Tasten sind/waren gegenüber Wasserspritzern

äußerst empfindlich, auf gewollten Fingerdruck hingegen reagierten sie kaum.

So kam also zum Drumherum noch ein verrückt spielendes Mäusekino dazu, welches leider auch die Startuhr außer Gefecht setzte. So waren wir ab und zu etwas spät an der Linie. Manch einer würde sagen, akademisches Viertel, aber ganz so schlimm war es dann doch nicht.

Es erwies sich des Weiteren als schwierig, das gegnerische Team im Auge zu behalten, sobald gestartet worden war.

Unser erster Start war das 3. Rennen des Tages gegen die bereits erwähnten

Topfavoriten

Team GBR.

Und das muß man neidlos

anerkennen, die Junioren

Geschwindigkeiten,

entscheidend. Uns

Nichtkentern und F



auch fast. Im Ziel stand es dann 0:1 für uns...leider. Bis auf Mark und Edda hatten wir alle nicht ganz so gut ausgesehen. Doch es blieb wenig Zeit zum Heulen, das nächste Match folgte sogleich und da lief es schon besser. Trotzdem mußten wir auch diesmal den anderen, Team Deutschland Nord mit Olli & Jens/Sebastian & Jörn/Georg & Eike/Peter & Ole - die ganzen alten Kämpen der Klasse, die kleinere Punktzahl überlassen. Ärgerlich, weil es diesmal knapp war. Im Prinzip hatte diejenige Mannschaft verloren, deren Boote kenterten. Es folgte dann leider noch eine (gefühlte? – Ich weiß es leider nicht mehr so genau) knappe Niederlage gegen das andere englische Team. Trotzdem waren wir das Boot, was den meisten Jubel abbekam, wir hatten ja auch Start-, Ziel- und alle anderen Schiffe mit unseren Groupies voll geladen. Sogar Hansi erwies uns die Ehre und machte spitzenmäßige Fotos von der ganzen Action auf dem Wasser! Dörthe, Gunar und auch Marten knipsten sich die Finger wund! Während also nach dem ersten Tag die hinteren Plazierungen schon verteilt waren, ging es in der Spitze noch ums Ganze. Das versprach ein spannendes Finale zwischen Team GBR und Deutschland Nord. Leider schafften es die Norddeutschen nicht und so wurde Team GBR bereits Freitag Weltmeister, da wir auf den Reservetag am Samstag verzichteten. Wir hatten nach 2

Pflichtsiegen gegen die Japaner und das letzte deutsche Team die Holzmedaille gewonnen und das ging auch in Ordnung. Alle waren froh über die Pause, denn Sonntag sollte es ja weiter gehen mit der WM.

Wir wollten es ihnen jedoch nicht allzu leicht machen und hatten deshalb zu einem Umtrunk auf unser Vereinsgelände geladen! Hier nochmals tausend Dank an die vielen helfenden Hände, die eben erst noch auf dem Wasser waren und dann schon wieder im Verein wirbelten und alles vorbereiteten.

Schütti verholte mit seiner Fähre die Massen wie gewohnt zu uns ans Ufer, Essen kam aus unserer Lieblingsgulaschkanone und die Getränke waren frei...Muß man mehr erzählen? Nach diversen, von jedem einzelnen Team initiierten und hauptsächlich Bier, Würstchen und andere Sachen involvierenden Gesellschaftsspielen, Musik von Lady-Like (bei denen ich mich nicht des Eindrucks erwehren konnte, daß sie eventuell ein anderes Publikum bevorzugen) wurden wir einer Performance ansichtig, die sich wie ein roter Faden durch alle Weltmeisterschaften zieht, deren Geschichte und Legende heimlich und hinter der Hand leise herumgeflüstert wird, der Schrecken der konservativen Yachtclubs und des Establishment des Segelsports!

DSCHUNGELFEUER!!!

Ich war sprachlos...und beileibe nicht allein damit. Doch schweigen wir darüber, aber es wird gemunkelt, daß das die sensationellste WM-Feier überhaupt war.

Nach dem auch der letzte Engländer im Taxi verstaubt war, wurde noch schnell angefangen, aufzuräumen. Samstag habe ich mich dann gedrückt...sorry!

Da dieser Text bereits epische Ausmaße annimmt, werde ich mal die restliche WM in Kürze knackig zusammenfassen!

Sonntag

Erneutes Vermessen für die Nachzügler, leider auch die Abreise von einigen japanischen Booten.

Beim Test-Rennen herrscht totale Flaute und schaffen wir es nicht mal bis zu Bahn, das läßt uns schon das Schlimmste befürchten. Daß dem nicht so ist, zeigt dann der

Montag

mit moderater Brise und Welle. Wir segeln mit mäßigem Erfolg, die Kurse ziehen sich endlos, irgendwie nicht unser Ding, gewinnen aber wenigstens das Vereinsduell gegen Marten. Das dritte Boot im Verein, ERT mit Basti und Jörn, hat ebenfalls keinen guten Tag und beendet das Rennen nicht. Trotzdem schmeckt das Einlaufbier, die Nachmittagsgestaltung ist moderat, auf unserer, freundlicherweise von Andreas zur Verfügung gestellten Luxusjacht BURRKÄWER wird Schlaf nachgeholt. Nicht unbemerkt



bleibt uns, daß es im Laufe der Nacht anfängt, ordentlich zu rappeln und so weht es

Dienstag

kräftig. Sehr kräftig. Und obwohl man weiß, daß man da draußen ordentlich einen auf die Mütze bekommt, macht man sich und das Boot fertig. Nach etwas Startverschiebung starten dann vielleicht noch 60 der fast 90 Boote. Der Rest bleibt an Land und genießt den norddeutschen Sommer.

Kurze steile, quer laufende und sich überkreuzende Wellen, dazu die frische Brise sorgen für ordentlich Ausfall, fast die Hälfte der Boote gibt auf, Masten brechen, so leider auch bei ERT. Für Basti und Jörn ist die WM damit zu Ende und beide sind zu Recht frustriert. Ihr müßt jetzt in Sydney angreifen und die ASV-Farben hochhalten! Stefan und ich halten jedoch durch, auch wenn wir teilweise sogar darauf verzichten, den Spi zu ziehen und wir retten uns immerhin als 25. ins Ziel!

Wir sind glücklich! Doch noch sind wir nicht am Strand, es steht uns der vielleicht haarsträubendste Ritt des ganzen Jahres bevor, ein ewig andauernder Reach-Gang bei fast halbem Wind!!

Wir verzeichnen einen Topspeed von 24 kn, das ist Wahnsinn!! Beide ans hinterste Ende des Bootes gerückt und die Querflügel am Ruder voll auf Abtrieb gestellt, lassen wir CHICA über die Wellen rauschen! Kraß! Ich muß gestehen, ich hatte sogar etwas Pipi in den Augen, das war nicht ohne.

„Heilige Makrele“ schallt es dann über den Strand, als wir und der verbleibende Rest unsere Boote endlich über den Strand zum Einlaufbier zerren können. Die wildesten Geschichten sind zu hören, Geschnatter, Lachen, Rufen, ein jeder erzählt von dem wilden Ritt, von der letzten Böe, der nächsten Welle, der schlimmsten Kenterung und einige, zu denen auch wir gehören, freuen sich sogar über ihre Plazierung. (Einfach unglaublich, wenn ich hier so sitze und das schreibe, kann ich immer noch nur mit dem Kopf schütteln und es kaum fassen.) Grund genug, Richtung Kühlungsborn aufzubrechen und dies alles während einer Rundtour mit der Molli-Bahn zu verarbeiten.

So dampfen 200 Leute quer durchs schöne Meck-Pomm! Sensationell.

Der Mittwoch

ist dann leider gar nicht unser Tag. Wir kommen irgendwie überhaupt nicht in Gang, mir gelingen nicht mal die einfachsten Manöver, dann geht auch noch was kaputt und wir brechen ab. Das wird unser Streichergebnis.

Donnerstag

bleiben wir an Land, es bläst den Schafen die Felle vom Hintern! Ich bin so mutig und schaue mir den Kurs mit dem Fernglas an und irgendwie bin ich froh, daß wir nur noch Richtung Brauerei verholen, im Gänsemarsch durch die Stadt laufen, ein sehr witziges Bild, und in der Brauerei nebst diversen Kostproben auch noch eine Besichtigung der heiligen Hallen vornehmen. Na ja, eigentlich bloß der Abfüllanlage, in der Brauhalle wurde gebastelt, das ist ein bißchen schade, immerhin hatten wir extra einen australischen Hopfenbauern/händler mitgebracht.



normal, das bereits erwähnte Problem mit der Hone sorgt immer wieder dafür, daß wir trotz recht vernünftiger Starts zurückfallen.

Es ist wie die Tage davor auch wieder windig und langsam machen sich Verschleißerscheinungen bemerkbar. Abends ist Crews Unions Dinner angesagt, die Vorschotergewerkschaft trifft sich im Teepott zum Umtrunk und Tratsch und Klatsch, ein sehr lustiger Abend. Stefan allerdings muß draußen bleiben. Wir sind ja die einzige Klasse, bei der die Vorschoter gewerkschaftlich vertreten sind und wer um die Arbeitsbedingungen weiß, unter denen wir an den Schoten, Streckern und Fallen schuften müssen, während hinten die Bremser die Pinne zwischen Daumen und Zeigefinger und mit abgespreizten kleinem Finger halten, der wird das als ganz logisch und nur konsequent verstehen!

Samstag

soll dann wider Erwarten der letzte Renntag werden, Sonntag ist derartiger Sturm, das nicht mehr gesegelt wird. Wir messen bereits am Molenkopf am ausgestreckten Arm durchgehend 27 kn Wind. Samstag ist es noch nicht so viel, aber es weht ordentlich, so daß wieder nur ein wenig mehr als 55 Boote antreten. Wir haben unser eigenes persönliches Fotoboot dabei, und so verdanken wir Yvonne als Fotografin, Dörthe als Chauffeur und meiner Mutti als seelische und moralische Unterstützung tolle Fotos, Zuspruch unterwegs und ein eigentlich tolles Rennen. Wettermäßig ist wieder alles dabei, fiese Welle, zwischendurch zieht eine Front mit Hagel und Wind um



Stecker zu fahren. Die Front erwischt uns kurz nach dem Lee-Faß und wir kentern zwar nicht, können aber auch nicht umlegen, wie es eigentlich nötig wäre und so sind wir kurz vor der Kadetrinne, als sie endlich durchgezogen ist. Wir sind aber nicht die einzigen, viele hat es auch total entschärft und so fahren wir auf Sicherheit, am letzten Tag wollen wir nichts mehr kaputt machen. Kurz vor der Ziellinie beharken wir uns noch mit einem Japaner und da wir um keinen Preis hinter ihm ins Ziel wollen, kentern wir einfach direkt vor ihm und zwingen ihn nieder und ins Wasser! Sieg! Nun ja, Marten und Vossi nutzen natürlich diese Einladung und punkten ausnahmsweise mal vor uns. Es folgt der letzte lange Reacher im Duett, die Sonne kommt raus, herrlich und dann ist sie vorbei, die WM.

Da Sonntag schon nicht mehr gesegelt wird, nutzen die meisten die Zeit zum Abbau und Fertigmachen, abends folgen natürlich noch Preisverleihung und Dinner und der Abend und die WM klingen in der Sportsbar aus. Zwei aufregende, spannende, erfahrungsreiche und anstrengende Wochen sind vorbei!

Die nächste WM wird dann zum Jahreswechsel 2009/2010 in Sydney stattfinden, doch höchstwahrscheinlich ohne uns. Unser Budget gibt das leider nicht her. Dafür werden wir aber um Pfingsten herum nach Scheveningen/Holland zur Europameisterschaft fahren, im Herbst findet die German Open in Kiel statt und 2011 verteidigen wir unseren Titel des Ostdeutschen und Mecklenburger Weltmeisters in Weymouth/England, wo die 14Footer das Olympiarevier von 2012 unsicher machen werden. Mir verbleibt jetzt noch, all denen zu danken, die diese tolle Saison und WM möglich gemacht haben, unserem Verein natürlich, PrimeSails und Andreas Baum für die Unterstützung bei Material und Krimskram, der preisgekrönten Fotografin Yvonne und natürlich auch Hansi, Dörthe, Gunar und Marten für die Fotos und was sonst noch alles anfiel. Und ich danke natürlich Stefan dafür, daß er mich immer um den Parcour fährt.

Götz Grosse



Bericht der Jollengruppe 2008

Das Jahr 2008 war wieder ein sehr Ereignisreiches.

Unsere Jollengruppe besteht aus ca. 40 aktiven Seglern, darunter auch viele aktive Neumitglieder. Wir segelten auf unseren 7 Ixylonjollen und den Privatbooten, zu denen drei Int14, drei Ixylon, drei 470er, ein Contender, eine O-Jolle und ein Finn gehören.

Anfang Januar begann unsere Planung für die kommende Saison. Wir haben uns mehrere Male zusammengesetzt, um ein Jollennutzungskonzept zu erarbeiten, welches wir auf der Frühjahrsvollversammlung vorstellten. Leider konnten wir die restlichen Mitglieder zunächst noch nicht von unserem Konzept überzeugen. Das hinderte uns aber nicht daran, uns das ein oder andere Boot mal etwas genauer anzuschauen und auch Probe zu segeln. Dazu zählten der RS500 (Probesegele in Hamburg), sowie die 470er und die Int14 aus unserem Verein. So stellten wir im Herbst erneut ein überarbeitetes Konzept vor und konnten die Mehrheit der Vereinsmitglieder von der Notwendigkeit überzeugen, für die Saison 2009 ein neues Boot anzuschaffen. Folglich können wir seit Ende des Jahres einen RS500 zu unserem Vereinseigentum zählen.

Zu Beginn dieses Jahres fanden leider etwas unregelmäßig unser Theoriekurs und unsere sehr beliebten Kochabende statt. Während unserer Aktivitätssitzungen im Frühjahr beschlossen wir, mit einer Sponsorensuche für unsere Jollengruppe zu beginnen. Dazu setzten sich Julia, Janine, Mareike und Annika zusammen, um ein Sponsoringkonzept zu entwerfen.

Die Idee ist, unsere Segelfläche als Werbefläche zur Verfügung zu stellen und somit neue Segel zu finanzieren und das Jollenkonto aufzustocken. Nach Erstellung einer Präsentationsmappe und dazugehörigen Flyern versuchten wir zunächst die Betriebe „Am Strande“ und „Warnowufer“ für unser Vorhaben zu gewinnen. Aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Lage und den recht kleinen Betrieben erwies sich dies jedoch als sehr schwierig. Obwohl wir mit unserer Präsentation und Idee durchaus auf positive Resonanz stießen. Mit bisher zwei möglichen Sponsoren starten wir in das neue Jahr.

Unter Anleitung unseres Trainers Mario fand nach dem Ansegeln wieder regelmäßig unser diensttägliches Segeltraining statt. Bei gutem Wind legte Mario oft kleinere Kurse auf der Warnow aus, damit wir für unsere 3 „großen“ vereinsinternen Regatten üben konnten. Die Auswertung eines jeden Trainings fand in gemütlicher Runde am Grill statt.

Am Kindertagswochenende fand zum zweiten Mal die Aktion „Warnow Kids“ statt. Bei dieser Veranstaltung soll den Kleinen unter Mitwirkung aller Rostocker Segelvereine unser Sport näher gebracht werden. Unsere Aktivitas war, wie im letzten Jahr auch, wieder mit zwei Ixylon inkl. Crew vertreten, und segelte, von Sicherungsmotorbooten begleitet, mit jeweils 2 Kindern im Stadthafen. Trotz des relativ starken Windes wollten die Kinder schon nach kurzer Einführung ans Ruder. Schräglage fanden sie „super cool“ und nasse Hosen waren kein Problem. Beim Flottilesegeln zum Abschluß konnte wegen der großen Nachfrage leider nicht allen Kindern ihr Wunsch erfüllt werden, wieder Ixylon zu segeln. Auch uns hat es sehr viel Spaß gemacht und wir sind bestimmt auch in 2009 wieder mit dabei.

Für Sonnabend, den 14.06.2008, organisierte unser Kulturwart Andreas das Stiftungsfest und wir unterstützen ihn so gut wir konnten. Zunächst planten wir die Austragung unseres Stiftungs-Cups. Die meisten Jollensegler wurden auf Dickschiffe verteilt und konnten so ein paar zusätzliche Erfahrungen auf den Kielbooten sammeln. Sieger wurde Hansi mit seiner RIJO. Die Regattaauswertung erfolgte bei Gegrilltem und kühlen Getränken. Neu in diesem Jahr war, daß für unsere Kleinen die Möglichkeit bestand, einen von Andreas Neumeister besorgten Opti zu segeln. Den ganzen Nachmittag konnten die Kinder unter Anleitung von Benny mit dem Opti segeln. Außerdem bestand die Option, auf einer Ixylon mitzusegeln oder auch selber ans Steuer zu gehen. Dieses Angebot wurde leider nur von wenigen Kindern genutzt. Wir hoffen das, im nächsten Jahr mehr Kinder kommen, die wir gemeinsam für den Segelsport begeistern können.

Gleich am nächsten Morgen, starteten wir zu unserer vereinsinternen Jollen-Frühjahrsregatta. Heiko Albrecht und seine Frau legten den Kurs auf der Warnow aus und begleiteten uns mit dem Motorboot. Wir begannen mit einem verkürztem „Blauem Band“, gefolgt von einem kleinen Up-and-Down Kurs vor unserem Vereinsgelände. Sieger bei 3-5 Bft wurden Marten und Christoph auf ihrem Int 14 vor Annika, Julia und Benny auf der XY1965 sowie Nico mit seinem Contender.

Nach dem Erfolg im letzten Jahr wurde die Sommerregatta auch in diesem Jahr in Form eines Match-Races ausgetragen. Am Sonntag, dem 27. Juli 2008, trafen sich 16 Segler, um sich in spannenden Zweikämpfen zu duellieren. Es versprach ein sonniger Tag zu werden und auch der Wind ließ nicht lange auf sich warten 2 Boote, 8 ausgeloste Teams und insgesamt 28 Rennen galt es zu bestreiten. Dabei ging es mal mehr, mal weniger knapp zu. In jedem Fall war es aber spannend zuzusehen, da der Wettkampftag für so manche Überraschung sorgte. Am Ende konnten

Marten und Sonja alle ihrer sieben Rennen für sich entscheiden. Auch im nächsten Jahr werden wir mit Sicherheit wieder ein Match-Race austragen, da es allen Beteiligten sehr viel Spaß gemacht hat und wieder viel dazugelernt wurde. Begünstigt wurde dies vor allem durch die vielen Starts, aber auch die Möglichkeit sich die Manöver der Konkurrenten anzuschauen.

In diesem Jahr fand nach langer Zeit wieder eine Jollenwandertour statt. Hierzu möchten wir auf den Extrabericht im Anschluß verweisen.

Ein weiteres Highlight des Jahres waren die vom 06.-07.09.2008 stattfindenden „Kohlhoff Skiff Days“ des ASV Kiel. Nach kurzfristiger Umplanung nahmen Marten und Florian (Int14), Peter-Paul und Andrea (470er) und Annika und Julia (XY1965) an dieser Regatta teil. Mit am Start waren auch noch die Motten, die 18-footer und die 49er, die jeweils in eigenen Starts am Samstag und einem gemeinsamen Start am Sonntag mit uns gesegelt sind. Eine wirklich schöne Regatta, die man nur empfehlen kann. Der ASV Kiel hat diese Veranstaltung und das Drumherum (Party und Essen) wirklich sehr gut organisiert. Endergebnis: Marten und Florian auf Platz sieben bei den Int14, Peter-Paul und Andrea auf Platz sechs, die leider die Langstrecke nicht mehr mitsegeln konnten, und Annika und Julia auf Platz fünf in der Yardstickgruppe.

Beim „Blauen Band“ der Warnow am 13.09. lief es in diesem Jahr deutlich besser als im letzten Jahr. Alle gestarteten Boote erreichten das Ziel! Den vierten Platz bei zwölf gestarteten Jollen erreichten Annika und Dörthe, die darüber hinaus mit dem Mittelpreis (von allen teilgenommenen Booten genau die goldene Mitte getroffen), einer Reise im DB-Autozug (innerhalb von Europa), belohnt wurden. Nur 18 Sekunden dahinter, auf dem fünften Platz, folgten Peter-Paul und Andrea mit ihrem 470er. Sechste wurden Stefan L. und Götz auf CHICA, gefolgt von Bernd und Ann auf Platz sieben. Marten und Vossi erreichten auf FAST FORWARD trotz Pinnenreparatur Platz acht. Zwei unserer Neueinsteiger aus dieser Saison Steven und Tim errangen mit ihrer Ixylon den zehnten Platz.

Am 20.09.2008 fand ein Ausflug zu einem unserer möglichen Sponsoren, der Firma Novosail aus Schönberg, statt. Hier wurde die Anlage zur Reinigung und Veredelung von Segeln zum ersten Mal in Betrieb genommen. Darüber hinaus wurden auch die Segel unserer Jollengruppe gereinigt. Der Kontakt zur Firma hatte sich bereits im August, bei einer Katamaranüberführung von Wismar nach Rostock ergeben.

Beim kleinen Blauen Band bzw. der XY-Stadtmeisterschaft am 27.09. nahmen drei Ixylon aus unserem Verein teil. XY-Stadtmeister wurden Annika und Tobias vor Marten und Florian sowie Stefan F. und Henry. Leider hat, trotz Werbung unsererseits, keine Ixylon eines anderen Vereins teilgenommen.

Unsere dritte vereinsinterne Jollenregatta der Saison fand am Sonntag, dem 28.09.2008 statt. Aufgrund des Wetterberichtes haben wir unsere für die Ostsee geplante Regatta kurzfristig auf die Warnow verlagert. Für Durchführung und Absicherung waren BOE, SOLTE SEE und zwei Motorboote dabei. Insgesamt segelten wir vor dem IGA-Gelände fünf Wettfahrten mit jeweils 2 Up-and-Downs. Da die Bahn relativ kurz war, kam es zu einigen engen Manövern. Gerade auf der Startkreuz ging es des Öfteren sehr knapp zu und an der Leebahnmarke kam es zu der ein oder anderen Kenterung. Sieger unserer diesjährigen Herbstregatta sind Peter-Paul und Andrea (470er) vor Annika und Tobias (XY 1965), gefolgt von Marten und Vossi (Int14).

Somit stand nach drei vereinsinternen Regatten unser neuer Jollenmeister fest.

Herzlichen Glückwunsch Marten!!

In einem Arbeitseinsatz räumten wir die Trailerwiese frei, um unsere Jollen wieder auf die Wiese vor dem Hörsaal stellen zu können, so daß wir auch in diesem Jahr wieder bis zur „Eisarschregatta“ Ende Dezember aufs Wasser konnten.

Im Herbst wurde schließlich wieder eine Infoveranstaltung von der Aktivitas organisiert und die Crews der Vereinsschiffe dazu eingeladen, ihre Boote vorzustellen. Die UNIVERSITAS, SHANTY und BUK nahmen dieses Angebot an und stellten ihre Boote den 12 Interessenten vor. Trotz des erhöhten Werbeaufwandes mit Video und Flyern konnten nicht mehr Interessenten gewonnen werden. Die meisten segelten dann aufgrund der niedrigen Temperaturen und fehlender entsprechender Kleidung nach einer kurzen Inforunde im Hexenhaus auf der UNIVERSITAS und SHANTY mit. Anschließend konnten bei Waffeln und Kaffee offene Fragen geklärt werden. Das Feedback zu dieser Veranstaltung war von den Interessenten durchaus positiv und wir hoffen, den ein oder anderen auch in der nächsten Saison bei uns auf den Segelbooten zu sehen.

Da einige Boote dieses Jahr nicht mehr gesegelt werden sollten, haben wir einen Teil der Boote schon vor der Eisarschregatta eingelagert. Mit Hilfe von Bernd und Götz schauten wir uns die Boote etwas genauer an und erstellten Listen, die den Stand der Boote und den Reparaturbedarf

dokumentieren. Im Frühjahr wollen wir dann unter Berücksichtigung unseres Budgets die nötigen Reparaturen durchführen.

Über viele unserer Aktivitäten könnt ihr euch im Internet ausführlichere Berichte und Fotos anschauen.

Florian und Annika



Bericht vom Besuch des Seenotrettungskreuzers VORMANN JANTZEN der DGzRS

Am 22.05.2008 folgten 15 Vereinsmitglieder, darunter 5 Mitglieder der Aktivitas, der Einladung der DGzRS und schauten sich den Seenotrettungskreuzer VORMANN JANTZEN einmal genauer an. Nachdem im Winter ein Kaminabend zu diesem Thema stattgefunden hatte, organisierte Jens Kurth diese Veranstaltung. Bei gut 5 Beauforts Ostwind, guter Welle, angelegten Schwimmwesten und einigen Sicherheitsinstruktionen startete unsere Ausfahrt auf die Ostsee. Uns wurden mögliche Geschwindigkeiten und Manövrierfähigkeit ebenso wie der Wasserwerfer und die mögliche Rettung per Beiboot BUTSCHER demonstriert, dessen Aufnahme aber aufgrund des starken Wellengangs mißglückte und erst auf der Warnow gelang. Auch wir durften auf der Rückfahrt ans Steuer und versuchten das Boot auf Kurs zu halten. Kurz vor den Molenköpfen übernahm dann der „Chef“ wieder das Steuer und brachte uns, nachdem wir BUTSCHER wieder aufgenommen hatten, zum Anlegeplatz Mittelmole zurück. Ein interessanter Nachmittag!

Annika



Jollenwandertour 01.08.-15.08.2008

Nach langer Zeit fand in diesem Jahr wieder eine Jollenwandertour über ein bzw. zwei Wochen statt. In der ersten Woche segelten Stefan Förste mit Hauke bzw. Henry auf der XY 1875 und Ute mit Marco auf KAMING (XY 4316). Die 1875 wurde in der zweiten Woche dann in Schaprode an Sören und Tina übergeben. Marios Ixylon lag für diese Saison in der Marina Neuhoof, daher wurden zwei weitere Ixys, die 2237 mit Steven und Tim und die 1965 mit Sonja und Annika, aus Gehlsdorf dorthin getrailert und der 2. Teil der Tour begann hier.

TEIL 1: 01.08.-08.08.2008:

Von Ribnitz-Damgarten über Barhöft, rund Hiddensee, Yachthafen Vitte nach Schaprode:

Ute, Marco, Hauke, Henry und Stefan

Samstag 2.8., Ribnitz- Bliesenrade

Zunächst trailerten wir die KAMING und die „1875“ ohne Probleme von Gehlsdorf nach Ribnitz. In Ribnitz wollten wir die Jollen einsetzen, wir sahen uns jedoch mit einem kleinen Problem konfrontiert: Der komplette Hafenbereich von Ribnitz wurde von Lasern und Optis belagert, die an diesem Wochenende genau dort ihre Deutschen Meisterschaften veranstalteten. Doch dadurch hatten wir auch genug helfende Hände zum Anpacken, denn das zu Wasser lassen der Boote ist beim Doppeltrailer



reine Hand- und Kraftarbeit. Es gab dort eine schöne Rampe und nachdem jede Menge Laserkandidaten ihre Jolle geslippt hatten, fanden wir auch eine Lücke im Getümmel und konnten unsere Ixylons ins Wasser bringen. Anschließend paddelten wir die Boote in ein anderes Hafenbecken, um dort die Masten zu stellen und sie zu beladen.

Beim ersten Frühstück stellten wir (nicht wirklich erstaunt) fest: Butter schmilzt bei Sonne! Jetzt konnte es mit halbem Wind über den Saaler Bodden losgehen, Wustrow sahen wir in der Ferne. Wir steuerten in Richtung der Bülden, einer Reihe kleiner Grasinseln. Hier mußten wir Höhe kratzen, denn das Fahrwasser ist schmal. An Born vorbei segelten wir zu

einer schönen Anlandestelle am nördlichen Boddenufer bei Bliesenrade. Schnell wurde gegen Abend am Ufer klar, daß sich die Mücken hier ziemlich gut vermehrt hatten und neue Opfer suchten. Für unseren Geschmack waren es deutlich zu viele Plagegeister. Marco packte den Kocher aus und es gab für alle Spaghetti mit Pilz-Tomatensoße. Sogar der feuchte Uferboden bekam mit einem umgeschütteten Topf etwas davon ab :-(Um uns wenigstens etwas gegen die Mücken zu wehren, machten wir ein Lagerfeuer. Und auch wenn wir uns sozusagen selber grillten, die Mücken stachen uns pausenlos. Zum Glück hatten wir schon vorher die Persenning über die Jollen gespannt. Wenigstens darunter war etwas mehr Ruhe. Na dann gute Nacht!

Sonntag 3.8., Bliesenrade –Barhöft bzw. Nisdorf

Unsanftes Wecken um Punkt sieben Uhr mit den Worten „Hier ist die Nationalparkwacht“. Ute und Marco glaubten erst noch an einen Scherz von Stefan, aber sie irrten sich. Es handelte sich am frühen Sonntagmorgen echte Nationalparkwächter. Das Wecken kostete uns 35 €/Boot. Ein schmaler 50 m Uferstreifen gehört dort zum Nationalpark und Anlegen ist deshalb verboten. Es war der teuerste Liegeplatz der ganzen Reise und dabei ohne jeglichen Komfort! Jetzt aber nichts wie weg zur Meiningenbrücke, denn um 9:30 Uhr war Brückenzug. Auf unserer Backbordseite fanden wir vor der Brücke zwei kleine Sandstrandstellen, wo wir kurz anlandeten. Über die Brücken bewegte sich ein stetiger Strom an Autos. Der



Brückenwärter kam erst spät und wir begaben uns wieder aufs Wasser. Schade: Der Gegenverkehr bekam zuerst Durchfahrt. Anschließend setzte sich die gesammelte Schlange von Booten in Bewegung. Es ging bei leichtem Nieselregen am Ort Zingst vorbei weiter auf Vorwindkurs und Backbordbug genau Richtung Ost über den Grabower Bodden mit anvisiertem Ziel Barhöft. „Hmm: Dahinten wird es dunkel. Gleich gibt es bestimmt Regen!“ Die sich nähernde Wolke bescherte uns Regen, Wind und Welle von jeweils beachtlicher Menge. Schnell bargen wir die Genua. Die eben noch etwa fünfzig Meter achteraus sichtbare KAMING war auf einmal wie vom Erdboden verschluckt, nichts mehr zu sehen! Wir konnten gerade noch eben so die nächste Tonne voraus ausmachen. Der

„Schieber“ von Achtern wurde seitdem so stark (und das Boot so schwer), daß die Jolle drohte mit ihrem Bug unter das Wasser zu schieben. Das gelang ihr zum Glück nicht, denn wir setzten uns so weit es ging nach hinten. Und wo ging es jetzt weiter???

Keine nächste Tonne war zu erkennen.

Irgendwie weiter grobe Richtung Nordost. So ein Käse, jetzt lag also eine Halse an. Bei dem Wind fahren wir lieber eine Q-Wende. Zunächst erstmal auf Halbwindkurs gehen, was für ein

Druck im Segel! In die Wende wollte die Jolle ohne Vorsegel gar nicht erst hinein. Zweimal schlug der Versuch fehl. Beim dritten Mal mit Rückwärtsfahrt klappte eine Wende „in drei Zügen“. Danach also Nordost. Aus dem Regenschleier tauchte voraus etwas Großes auf. Das ist keine Tonne... Da kam uns aus der Wolke schemenhaft ein Binnenschiff



entgegen?!! Immerhin waren

Fahrwasser.

t sahen wir

gelboote auf

unter Motor

enem Segel.

Strecke bis

wir dann

ohne Segel

wischen NSG

d war endlich

hr und die

e sich. Um

e kam dann

. Günstiger-

rand in Lee

zu erreichen.

: „Mann, ist

das nach mir. Jetzt warten



wir auf Antwort: Wo ist das zweite Boot? Wir schrieben Ute und Marco eine sms und teilten unseren Standort mit. „Seid auch ihr sicher an Land gekommen?“ Antwort kam eine Stunde später: „Sicher im kleinen Hafen von Nisdorf. Warten darauf, daß der Wind weniger wird.“ Aber die Chance kam erst viel später...

Montag 4.8., Wander- und Radfahrttag Nisdorf- Barhöft



Immer noch sehr viel d. Für Marco und gab es kein gekommen aus Nisdorf. Der Wind und mit 6-7 direkt ihren Hafen, die Fahrt ist zudem zu mal zum Kreuzen. entschieden uns einer 14 km Änderung über Nisdorf nach Prohn Einkauf. Nachtags bekamen wir n Fahrradbesuch Ute und Marco aus Nisdorf und

grillten später gemeinsam in Barhöft. Anmerkung von Marco: „Ihr habt aber ungünstig eure Jolle geparkt!“ Als wir anschließend unsere Jolle sahen, hatte sich das Wasser etwa 20 Meter zurückgezogen und sie lag am Strand. Wir hofften, daß das Wasser auch mal zurückkommt.

Dienstag 5.8., Radfahrttag Barhöft- Nisdorf

Immer noch zu viel Wind. Crewtausch: Hauke gegen Henry.

Mit Mietfahrrädern fuhren wir nach Nisdorf zum Gegenbesuch, Kartoffeln mit Fisch bei Ute und Marco im Ferienhaus.

Mittwoch 6.8., Barhöft- Hiddensee (Weststrand)

Wir unternahmen einen Versuch Ute und Marco entgegen zu segeln. Es scheiterte an zu wenig Wind und der Rückweg wurde zur Qual mit Gegenstrom! Nachdem wir bis zur Fahrinne gepaddelt waren, hatten wir Glück: Wir wurden fast die gesamte Strecke zurück bis Barhöft von einem freundlichen Segler geschleppt. Eintreffen von Ute und Marco nachmittags in Barhöft, die zuerst 4 Stunden segelten und sagenhafte 2,5 sm schafften! Anschließend ließen sie sich schleppen, das erste Schiff half sofort: Es war

zufällig Michael Heitner mit seinem Jollenkreuzer! Es gab Eintopf mit dicken Fleischbällchen. Hunger! :-)) Abends setzten wir dann noch mit der 1875 zum Weststrand von Hiddensee über.

Donnerstag 7.8., Hiddensee (Weststrand) bis Vitte

Schon früh morgens starteten wir die Nordumrundung von Hiddensee. Es war ein schönes Gefühl mit der kleinen Ixy auf der weiten Ostsee vor der Steilküste von Hiddensee zu segeln. Aus Respekt vor den Steinen hielten wir auch mit der Jolle gehörigen Abstand zur Nordspitze. Wind und Welle waren angenehm, später nahm der Wind zu und auf Höhe Neubessin mußten wir an der schmalsten Stelle im Fahrwasser kreuzen. In Vitte warteten wir auf Ute und Marco, die die Strecke um die Südspitze wählten. Es sollten Gewitter (mit starken Böen) kommen und so beschlossen wir noch die nächste Nacht auf Hiddensee zu verbringen, sicher ist sicher. Wir wanderten zusammen auf den Dornbusch und hatten Glück mit dem Leuchtturmwärter. Fünf Minuten nach Einlaßende ließ er uns noch „schnell“



auf den Leuchtturm steigen und erzählte uns noch viel von Land und Leuten. Abends dann Grillen und anschließend wieder Sturm.

Freitag 8.8. Vitte - Schaprode

Wir badeten bei viel Wind in den Wellen und warteten darauf, daß der Wind abflaut. Aus der geplanten Tour über den Kubitzer Bodden nach Stralsund wurde nichts, es blieb nur ein abgekürztes Übersetzen nach Schaprode. Wind und Welle kamen direkt von vorn und machten uns wieder mal einen

Strich durch die Rechnung: Sicherheit ging wieder vor. Crewtausch: Tina und Sören gegen Hauke und Stefan

TEIL 2: Von Neuhoof über Stralsund, Schaprode, Lebbiner Bodden, Breege, Ralswiek, Vitte, schwarzer Peter zurück nach Neuhoof.

Freitag, 08.08.2008: Marina Neuhoof

Nachdem wir und unsere drei Ixys am Freitagabend in der Marina angekommen und aufgebaut waren, konnten wir aufgrund des starken Windes nicht gleich mit unserer Segeltour beginnen. So verbrachten wir unsere erste Nacht auf unseren Ixys in der Marina.

Samstag, 09.08.2008: Neuhoof - Stralsund

Da immer noch 6 Bft. herrschten, folgte am nächsten Morgen nach einer schönen Dusche und einem gemütlichen Frühstück, zunächst ein kleiner Landausflug nach Stralsund. Am späten Nachmittag, der Wind hatte etwas abgenommen, segelten wir dann aber endlich los. Mit Walky-Talkys ausgestattet konnten wir uns gut über Planänderungen sowie flacherer Stellen etc. informieren. Unser erstes Ziel wurde Stralsund, da in einer kleineren Bucht in die Mario uns führte, alles voller Motorboote lag und wir keinen Platz fanden. Leider sind wir mit der 1965 aufgelaufen und der Ruderniederholer riß. Irgendwie schafften wir es dann weiter nach Stralsund, wo Mario den Schaden am nächsten Morgen reparierte.

Sonntag, 10.08.2008: Stralsund – Schaprode - Lebbiner Bodden

Nach einem schnellen Frühstück unter der Persenning aufgrund des doch regnerischen Wetters ging es bei etwa 3-4 Bft. weiter Richtung Schaprode. Hier stießen Sören und Tina zu uns und wir segelten gemeinsam weiter Richtung Lebbiner Bodden. Hier machten wir in einem Angelverein fest. Zum Abendessen gab es Nudeln mit Tomatensoße und Würstchen. Eine sehr schöne Anlegestelle, wenn nur nicht die ganzen Mücken gewesen wären, aber im Hintergrund hörten wir „eine Robbe“ schreien. Ob das wohl Robbie, die Robbe aus der Fernsehserie war?? Jedenfalls die Umgebung stimmte.

Montag, 11.08.2008: Lebbiner Bodden (Anglerverein) - Ralswiek

Am nächsten Morgen wurden wir von fremden Männerstimmen geweckt. Mh, wer sollte das sein, da wir uns doch auf einem abgeschlossenen Gelände befanden. Als wir nachsahen, sahen wir Angler die ihre Motorboote fertig machten. Nach einer vielleicht ersten kleineren Verwunderung über unsere Anwesenheit grüßten sie freundlich und wünschten uns einen schönen Tag. Nach einem gemütlichen Frühstück,

mittlerweile ohne Mücken, brachen wir Richtung Breege auf. Hier legten wir in der Marina kurz an, wanderten über die Insel auf die Ostseeseite und nahmen dort ein erfrischendes Bad in der Ostsee und auch ein leckeres



Eis. Wir kauften noch etwas Grillfleisch und Getränke für den Abend ein. Am Nachmittag ging es weiter Richtung Ralswiek. Hier wollten wir uns hier mit Ute und Marco treffen und uns am Abend die Störtebecker-

Festspiele anschauen. Auf dem Weg dorthin bei relativ wenig Wind, trockneten wir unseren Spi und übten ein paar Knoten. Perfektes Timing, als wir gerade dort ankamen, sahen wir wie Ute und Marco, auch gerade angekommen einen Liegeplatz suchten. Nachdem wir diesen gefunden hatten, die Boote für die Nacht vorbereitete hatten, zogen wir los um uns die Festspiele von einem oberhalb gelegenen bewaldeten Hügel anzuschauen. Leider wurde so aus unserem Grillen nichts und wir holten uns statt dessen eine „Chinapfanne“. Nach den Festspielen saßen wir noch ein wenig gemütlich auf dem Steg vor unseren Booten.



Dienstag, 12.08.2008: Ralswiek – Vitte

Am nächsten Morgen legten wir nach einer Dusche und frischen Brötchen, die Mario vom Bäcker geholt hatte, ab in Richtung Vitte auf Hiddensee. Nachdem Mario seinen Spinnaker setzen bereiten auch wir alles vor um diesen zu setzten, so kamen wir bald wieder an Mario heran und er gab uns während wir neben, hinter und voreinander segelten den ein oder anderen Tipp zum Segeln unter Spinnaker. Es folgte ein kurzer Zwischenstopp in Wittower Fähre (inklusive Fischbrötchen) anschließend weiter Richtung Vitte. Hier wurden wir beim Anlegen von den Dickschiffen kritischst beäugt. Ein Motorbootfahrer fragt uns, wo wir denn schlafen. Als wir erklärten, daß eine breite 90 cm Liegefläche im Boot unter der Persenning für zwei Personen reicht, sprudelt er sofort an seine Frau gewandt heraus: „Und Du bist nicht mal mit 90 cm für Dich allein zufrieden....“ Gut angelegt, alles wieder verpackt, starteten wir zu einen kleinen Rundgang über die Insel und einem weiteren Bad in der Ostsee.



Auf dem Grillplatz der Marina konnten wir dann ein weiteres Mal grillen, bevor es am Abend in ein kleines Kino und den Film „Keinohrhas“ gehen sollte.

Mittwoch, 13.08.2008: Vitte – „Schwarzer Peter“

Da wieder viel Wind (4 bis 5 Beaufort bei zwischenzeitlichen Gewitterböen der Stärke 7 und Wind aus West-Südwest) herrschte, legten wir erst am Nachmittag

Richtung

„Schwarzer Peter“

ab. Diesmal mit

einem kleinen

Crewtausch, Sonja

bei Mario und

Janine bei Annika.

Marios Anweisung

hieß: Immer schön

in einer Reihe

bleiben! Gar nicht

so einfach. Schließ-

lich trennten sich

aufgrund eines

kurzen, aber hef-

tigen Gewitters leider unfreiwillig unsere Wege. Während Ute und Marco

frühzeitig Richtung Schaprode abdrehen, gab es bei Sören und Tina ein

Problem: Der Mast brach auf einem Vorwindkurs, nachdem sich die Beiden

mehrfach im Kreise drehten und die beiden mußten schließlich von der

DGzRS abgeschleppt werden. Die anderen versuchten weiter Richtung

„Schwarzer Peter“ zu kommen. Steven und Tim erreichten das Ziel auf

direktem Wege, während Janine und Annika einen kurzen Stop mit

„Eispause“ in Neuendorf einlegten, um dann nach dem Gewitter weiter zu

segeln. Auch Mario und Sonja folgten uns zum „Schwarzen Peter“,

nachdem sie zunächst versucht hatten zu den anderen zurückzusegeln,

um ihnen zu helfen, nachdem sie uns nicht mehr folgen konnten. Leider

fielen zu diesem Zeitpunkt aufgrund der größer werdenden Distanz die

Walky-Talkys aus. So bekamen wir von Ute, Marco, Sören und Tina eine

SMS, daß sie ihre Tour in Schaprode beenden würden. Zum Glück ist

niemandem etwas passiert!



Donnerstag, 14.08.2008: „Schwarzer Peter“

Am 14.08. wurde aufgrund von 6 Bft. nicht gesegelt. Statt dessen

erkundeten wir die Insel zu Fuß und gönnten uns am Abend in einem

kleinen Restaurant, namens "Die Boje", in Neuendorf auf Hiddensee ein

leckeres Fischgericht.

Freitag, 15.08.2008: „Schwarzer Peter“ – Marina Neuhof

Am 15. segelten wir dann, zum großen Teilen unter Spi, zurück nach Neuhof. Hier kamen wir gegen Abend an, takelten schnell ab, bevor es dunkel und feucht wurde, verluden unsere Boote auf den Hänger und setzten uns anschließend noch einmal zu einer heißen Schokolade oder Bier zusammen und ließen so eine schöne, interessante, aufregende Tour gemütlich ausklingen.



Mario hat eine sehr schöne Tour über den Bodden geleitet, auf der wir viel gesehen und gelernt haben. Ständig wechselnde Wetterverhältnisse haben uns in jeder Hinsicht gefordert. Alle möglichen Variationen des Segelsetzens wurden abgerufen, je nach Wind und Welle. Teilweise abenteuer-

lich waren die vielen Anlegemanöver in den Häfen, häufig von Dickschiffcrews z.T. kritisch beäugt, manchmal hilfreich unterstützt, in jedem Fall aber bestaunt und hinterfragt, ob wir zum Beispiel wirklich auf den Booten schlafen würden.

Stefan Förste, Marco und Annika



**638 Segler, 61 Yachten, 9 Nationen,
ein Ziel...**

"It was a fantastic race with close fighting on every one of the 710 nautical miles of the course"

Stefan Qviberg (Sweden, winner of the cruisers division 2008).

Es war der 18. Juli 2008 als wir uns um 9 Uhr an Bord der UNIVERSITAS getroffen haben. Nach einem letzten Sicherheitscheck hieß es dann endlich „Leinen los“ zur größten Langstreckenregatta der Ostsee, dem Baltic Sprint Cup 2008. Um 11 Uhr passierten wir die Molenköpfe in Warnemünde und begannen mit der Überführung nach Travemünde. Bei 5 Bft. von vorne konnten wir uns schon mal aufeinander einspielen, bis wir nach zwölf Stunden gegen an in Travemünde festmachen. Es folgte die obligatorische Bekanntmachung mit anderen Teilnehmern des BSC's und das Wiedersehen einiger Bekannter aus den letzten Jahren beim Bierchen. Nach dem Eintreffen von zwei Nachzüglern am nächsten Tag, war unsere Crew nun komplett. Das konnte man von unserer Sicherheitsausrüstung leider nicht behaupten. Unsere Lenzpumpe wurde vom verantwortlichen Sicherheitsbeauftragten als für zu klein befunden und würde nicht den neuen Normen entsprechen. Weiterhin mußten wir innerhalb eines Tages den Radarreflektor ersetzen, den wir auf dem Weg nach Travemünde verloren hatten und schließlich ein zusätzliches Handsprechfunkgerät besorgen. Strandwetter war eh nicht, also machten wir uns an die Arbeit. Im Hinterkopf, daß wir jetzt wieder ein „sicheres“ Schiff hatten, konnten wir anschließend die abendliche Willkommensveranstaltung in vollen Zügen genießen.

Am Sonntag, der 20. Juli 2008 war es 14 Uhr als Allen Green alias „Mr. Baltic One“ den Startschuß zum 4. Baltic Sprint Cup gab. Der Kurs führte diesmal von Travemünde über Karlskrona (Schweden), Klaipeda (Litauen), Gdynia (Polen), Danzig (Polen) nach Rönne auf Bornholm (Dänemark). Die erste Etappe war mit 216 SM gleichzeitig die längste. Der Kurs sollte von der UNIVERSITAS mit einer neunköpfigen Crew gemeistert werden. Sie bestand aus Ingo Jonuschies, Alexander Schulz, Mark Schlutow, Class

Volkman, Christian Fabry, Christoph Daske, Robin Bülow, Christian Krüger und unserem verantwortlichen Skipper Michael Dau.

Ein lautes Schallsignal ertönt. Wir haben noch eine Bootslänge bis zur Startlinie. Je größer die Schiffe, desto lauter das Gebrüll: „Raummmm!!!!““Raummmm!!!!“ Absolute Konzentration bei einer hoch motivierten Crew. Es folgt ein Manöver nach dem anderen auf diesem Kreuzkurs zur ersten Bahnmarkierung. An ihr angekommen drängen sich bereits die großen Racer wie SCHOKA-KO-LA, CALYPSO und die drei Roger 46 Yachten mit uns an der Tonne. Der große Spinnaker geht hoch. Wir haben bei achterlichen Wind Kurs auf Bornholm aufgenommen und verlassen die Lübecker Bucht. Es dauert nicht lange und die erste Gewitterfront zieht über uns durch. Unser Spi ist gerade im Niedergang verschwunden, als es windig wird. Der Windmesser zeigt jetzt 35 Knoten an. Die Jungs von der JADY J hinter uns waren nicht so schnell. Sie werden in Karlskrona ihren Spinnaker dem Segelmacher überreichen, in zwei Säcken.

Wir haben mittlerweile Rügen hinter uns gelassen. Bei starkem achterlichen Wind surfen wir wie im Rausch die bis zu 3 Meter hohen Wellen hinunter und brechen unsere Geschwindigkeitsrekorde immer wieder gegenseitig. Ohne weitere Komplikationen konnten wir dann am Abend des 21. Juli in den Schären in Karlskrona (Schweden) einlaufen. Unsere Platzierung nach dem ersten Leg war zwar verhalten, jedoch gehörten wir zu den wenigen Schiffen, auf den nichts kaputt gegangen war. 23 Juli 2008: Bei bestem Segelwetter verließen wir den Hafen von Karlskrona in Paradeformation. 61 Schiffe mit bis zu 82 ft Länge – was für ein beeindruckender Blickfang. Direkt vor dem Hafen, zwischen den Schären, war die Startlinie. Um 14 Uhr war Start. Ungefähr 4 Windstärken kamen uns direkt entgegen und in den Schären war keine Welle zusehen. Nach einem perfekten Start aus vorderster Reihe kreuzten wir auf das Nadelöhr von Karlskrona zu. Auf offener See angelangt zog sich der Kurs entlang der schwedischen Küste nach Südosten. Die Spinnaker wurden gezogen und Kurs auf Klaipeda gesetzt. Jetzt begann sich das Feld zu teilen. Die größeren Yachten konnten hier ihre Vorteile zur Geltung bringen und waren bald nur noch am Horizont erkennbar. Von den Windverhältnissen waren hier keine großen Winddreher möglich, so daß der Raumschotkurs die Yachten gemeinsam die Nacht durch nach Klaipeda führte. Auch hier zeigte sich die Ostsee von ihrer wechselhaften Seite. Nachts flaute der Wind bis auf 1 Bft. ab, nur um am nächsten Tag gegen Mittag dann auf Stärke 5-6 Bft. aufzufrischen. Zusätzlich hatte sich in der Nacht eine gegenläufige Welle von bis zu 2,5 m Höhe aufgebaut, die des Öfteren die Kekskrümel vom Deck spülte. Am Nachmittag erreichten wir erschöpft und durchnäßt das Ziel. Das Anlegen in einem solch spektakulären und schönen Hafen ließ uns schnell die Anstrengungen des

Rennens vergessen. In Klaipeda erholten wir uns dann, genossen die Sonne und badeten in der Dange. „Litauen ist ein schönes Land.“



27. Juli 2008: Der Start des dritten Legs erfolgte um 12 Uhr, wobei der Start weiter draußen auf der Ostsee erfolgte. So daß wir uns sputen mußten, die Startlinie rechtzeitig zu erreichen. Nach dem Start setzten wir einen südlichen Kurs auf Polen, vorbei an der russischen Landspitze Kaliningrad, wo die russische Marine mit Argusaugen über die Einhaltung des Sperrgebietes wachte. Das Leg war 111 NM lang und ein reiner Halbwindkurs. Wir entschieden uns so viel Höhe wie möglich zu laufen, um später dann in der Nacht abzufallen und den Spinnaker zu ziehen. Der Wind drehte genau in die falsche Richtung mit und ließ sogar noch an Stärke nach. So schreckten wir mit unserer mäßigen Fahrtgeschwindigkeit nicht mal die Möwen hinter den russischen Fischtrawlern auf, die wir unterwegs passierten. Spät in der Nacht erreichten wir dann die Halbinsel Hel vor Gdynia, wo uns dann viel navigatorisches Können und Taktik bei einer sehr schlecht beleuchteten Ansteuerung von Gdynia abverlangt wurde. Da lagen so viele grüne Tonnen wie in der gesamten Dänischen Südsee, nur verzeichnet waren sie in keiner Seekarte. Die letzten 10 NM

konnten wir noch einmal den Spinnaker ziehen und mit zwei weiteren Schiffen einen packenden Showdown liefern, den wir mit viel Spaß in den frühen Morgenstunden für uns entschieden. Nach dem Anlegen fielen wir erschöpft in die Kojen. Mittags galt es dann, erstmal das Schiff für die Inshore-Races des nächsten Tages klar zu machen. Abends wurden dann am Strand im Yachtclub von Gdynia die Sieger der Etappe geehrt.

29. Juli 2008: An diesem Tag fand ein Inshore-Race in der Bucht zwischen Danzig und Gdynia statt. Es war ein sonniger Tag, 4-5 Windstärken und ein halber Meter Welle. Zwei Starts waren geplant. Der Kurs der zu fahren war, entsprach einem „Up and Down“ im klassischen Sinne und hatte einen Länge von 22 NM. In beiden Rennen sind die Starts so umkämpft gewesen, daß der Start mehrmals abgebrochen werden mußte. Glücklicherweise gab es innerhalb der Flotte keine größeren Materialschäden, obgleich es mehrere Berührungen vor allem bei den Racern gab. Erst die Androhung und das Setzen der Flagge X führten zu „normalen“ Startverhältnissen. In beiden Rennen waren unsere Starts gut. Beim ersten Rennen jedoch zerriß auf der ersten Kreuz unsere Leichtwindgenaua, trotz einem schnellen Vorsegelwechsels waren wir wieder im Rennen, aber weit abgeschlagen. Wir schafften trotz dieses Manövers noch das Zeitlimit. Im zweiten Rennen lief es besser und waren als 23 von 32 Schiffen unserer Klasse im Ziel. Nach den beiden Inshore-Rennen ging es vorbei an der Westerplatte nach Danzig – eine wunderschöne Hansestadt, die wieder in altem Glanz erstrahlt. Wir lagen im Päckchen in einem Seitenarm der Weichsel. Nachmittags trafen dann Andrea, Peter-Paul und Henryk ein. Nach einer kleinen Exkursion durch die Stadt mit Aufstockung der Verpflegungsvorräte fand abends die traditionelle Party mit der Siegerehrung statt.

30. Juli 2008: Morgens verließen uns dann Ingo und Christian, die ab Danzig vorzeitig auf dem Landweg nach Hause reisten. Mit unseren drei „Neuen“ – Andrea, Peter-Paul und Henryk – waren wir dann wieder vollzählig und bereit für das letzte Rennen. Aus Danzig verabschiedeten wir uns mit einer gemeinsamen Seglerparade aller Teilnehmer. Auf der Ostsee zurück ging es nun bei strahlendem Sonnenschein und 3-4 Bft. aus Ost auf die letzte Etappe des Baltic Sprint Cups 2008. Nach einem gelungenen Start lagen wir auf der Startkreuz in der Führungsgruppe unserer Klasse. Kurz vor der Halbinsel Hel riß mit einem lauten Knall unser Großfall und das Großsegel kam runter. Nun galt es schnellst möglich Abhilfe zu schaffen, um nicht zu viel Zeit zu verlieren. Alex wurde in den Mast gegrindert und versuchte das Großfall auf See neu einzufädeln. Dies war bei der Schräglage unmöglich. In einer Telefonkonferenz mit unserer Landcrew entschieden wir uns, das Spifall als Großfall-Ersatz zu nutzen. Nach 10min hatten wir dann das Großsegel per Spifall im 1. Reff gesetzt. Leicht entmutigt setzten wir das Rennen fort. Bei stetig nachlassendem

Wind bis unter 1 Bft. wählten wir dann den richtigen Abstand zur Küste und konnten so doch noch einige Boote unserer Klasse überholen. Wir erlebten ab der Halbinsel Hel einen tollen Schlußspurt unter Spi bis nach Rønne. Hier kamen wir denn am 31.08.2008 morgens gegen 6 Uhr erschöpft, aber zufrieden und wohl behalten an. Nach einer kurzen Ruhepause ging es an die endgültige Reparatur des Großfalls. Abends fand denn die Abschiedsparty mit der Siegerehrung statt – ein schöner Abschiedsabend, der leider vom einsetzenden Regen und Wind gestört wurde. Für den nächsten Tage wurde per NavTex ein Sturmtief angekündigt, so daß wir leider schon früh die Party verlassen mußten, wollten wir doch am Samstag schon früh gen Heimat segeln. Das Abschiedsfeuerwerk ließen wir uns aber trotzdem nicht entgehen.

1. August 2008: Am Samstag hörten wir schon den Wind beim Aufwachen in den Masten pfeifen. Der Wetterbericht hatte also Recht behalten. Nach einem kurzen Frühstück ging es dann um 9 Uhr los. Draußen stand eine Welle von 1,5 Meter Höhe gegen an und der Wind frischte bei jetzt schon 5-6 Bft. aus West weiter auf. Entgegen der Meinung der anderen Regattateilnehmer beschlossen wir, doch direkt nach Rostock zu segeln. Dies stellte sich als genau die richtige Entscheidung heraus, da wir noch ein Zeitfenster ohne Sturm abpaßten. Am Sonntag waren wir dann nach 1061 NM in knapp 14 Tagen wieder zu Hause. Im Stadthafen verabschiedeten wir uns kurz vor dem Anlegen im ASV z.R. mit einer La-Ola-Welle noch von der Crew der SCHOKA-KO-LA, mit der wir eine super Zeit hatten. Hier wurden wir herzlich von Anke, Babett, Michael, Albrecht, Stephan, Manner, Klaus und Eddi mit einem zünftigen Grillen und Kuchen begrüßt. Kurz an dem Anlegen war denn der Sturm mit dem Regen da, so daß wir in den Hörsaal umziehen mußten. Wir hatten das Zeitfenster für die Rücktour echt optimal abgepaßt. Später – nach dem Aufklaren des Bootes – freuten wir uns dann alle auf ein „echtes Bett“.

Die zwei Wochen des Baltic Sprint Cup 2008 war für alle Teilnehmer ein einmaliges Erlebnis, bei dem es vom Schwerwetter mit Sturm bis zur Flaute und interessanten Herausforderungen wie Großfall-Bruch alles gab. Auch kann man die Organisatoren um Henning Rocholl und Alan Green für die Organisation und die Wahl der Regatta nur loben. Wir freuen uns schon auf den Baltic Sprint Cup in 2009, wo Warnemünde denn der Starthafen und Travemünde der Zielhafen ist. Also ein Rennen von über 930 NM direkt vor unserer Haustür. Dann gilt es, wieder Flagge zeigen für den ASV z.R. und unsere diesjährige Platzierung (17. Platz) zu verbessern.

die Crew der SY UNIVERSITAS –

Regattateilnahme von Yachten unter dem Stander des ASV z.R. 2008

Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Steuermann	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
RIJo GER 239	Hansi Kreft	Stralsunder Segelwoche, Rund Hiddensee	3	6
RIJo GER 239	Hansi Kreft	Pfingstregatta Warnemünde- Kühlungsborn	1	35
RIJo GER 239	Hansi Kreft	Mittwochsregatta (YardStick)	3	28
RAFIKI	Elmar Braatz	Stralsunder Segelwoche	4	6
Int 14 ffwf	Marten Lau / Florian Steinig	Kohlhoff Skiff Days by ASV Kiel	7	12
XY 1965	Annika Ellerbrock / Julia Glamann	Kohlhoff Skiff Days by ASV Kiel	5	13
470er G 4259	Peter-Paul Ruth/ Andrea Weule	Kohlhoff Skiff Days by ASV Kiel	6	13
XY 1965	Annika Ellerbrock / Dörthe Große	Blaues Band der Warnow	4	12
470er G 4259	Peter-Paul Ruth/ Andrea Weule	Blaues Band der Warnow	5	12
Int 14 CHICA	Stefan Lahmer/ Robert Bautz	Blaues Band der Warnow	6	12
XY 2810	Bernd Block / Ann Nitzke	Blaues Band der Warnow	7	12
Int 14 FFWD	Marten Lau / Michael Voß	Blaues Band der Warnow	8	12
XY 2237	Steven Lilie / Tim Norden	Blaues Band der Warnow	10	12
XY 1965	Annika Ellerbrock / Tobias Gehrke	Kleines Blaues Band der Warnow; XY-Stadtmeisterschaft	1	3
XY 1635 (4756)	Marten Lau / Florian Steinig	Kleines Blaues Band der Warnow; XY-Stadtmeisterschaft	2	3
XY 3531	Stefan Förste / Henry Goehlich	Kleines Blaues Band der Warnow; XY-Stadtmeisterschaft	3	3
Int 14 CHICA	Stefan Lahmer/ Götz Große	Wittenseefight	12	17
Int 14 CHICA	Stefan Lahmer/ Tobias Gehrke	Ratzeburger Frühjahrswettfahrt	8	16
Int 14 FFWD	Marten Lau/ Christoph Trötschler	Grömitz Supercup	7	22
Int 14 CHICA	Stefan Lahmer/ Götz Große	Grömitz Supercup	8	22
Int 14 CHICA	Stefan Lahmer/ Götz Große	Team-WM Int14	4	6
Int 14 CHICA	Stefan Lahmer/ Götz Große	Weltmeisterschaft Int 14	43	86
Int 14 FFWD	Marten Lau/ Michael Voß	Weltmeisterschaft Int 14	54	86
Pirat 4352	Bernd Höft / Burkhard Rieck	70 Jahre Pirat	7	71

Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Steuermann	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Pirat 4352	Bernd Höft / Burkhard Rieck	Landesmeisterschaft M-V Stralsund	1	29
Pirat 4352	Bernd Höft / Burkhard Rieck	Silbernes Beil Güstrow	4	47
Pirat 4352	Bernd Höft / Burkhard Rieck	Warnemünder Woche	1	25
Pirat 4352	Bernd Höft / Burkhard Rieck	IDM 2008 Scharmützelsee	5	47
Pirat 4352	Bernd Höft / Burkhard Rieck	Herbstausklang Prenzlau	1	38
Pirat 4336	Udo Müncheberg	70 Jahre Pirat	4	71
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Pfingstregatta Röbel Müritz	8	31
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Landesmeisterschaft M-V Stralsund	4	29
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Silbernes Beil Güstrow	7	47
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Warnemünder Woche	7	25
Pirat 4336	Udo Müncheberg	IDM 2008 Scharmützelsee	12	47
Pirat 4336	Udo Müncheberg	XXXIX. Schwilochsee- Pokalregatta	2	19
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Teterower Herbstregatta	5	24
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Hackbeilregatta Neustrelitz	1	15
Pirat 4336	Udo Müncheberg	Herbstausklang Prenzlau	8	38
UNIVERSITAS	Michael Dau	Pfingstregatta	26	80
UNIVERSITAS	Michael Dau / Alexander Schulz	NORD/LB Baltic-Sprint-Cup (ORC)	36	40
UNIVERSITAS	Robert Lawerenz	Blaues Band der Warnow (YardStick)	10	12
UNIVERSITAS	Robert Lawerenz	Mittwochsregatta (YardStick)	4	35
Cadet 8918	Soentke Blindow / Lars Lüneburg	Cadet Panic Race	11	27
Cadet 8918	Soentke Blindow / Lars Lüneburg	Ostseecup	26	36
Cadet 8918	Soentke Blindow / Michael Weule	Gothaer Cup	8	10
Cadet 8918	Soentke Blindow / Lars Lüneburg	2. WMA Geierswalde	8	23
Cadet 8918	Soentke Blindow / Lars Lüneburg	Müritz-Cup	9	28
Cadet 8918	Soentke Blindow / Lars Lüneburg	Landesjugendsportspiele	1	11
Cadet 8918	Soentke Blindow / Lars Lüneburg	Landesjugendmeisterschaft MV	5	20
Cadet 8918	Soentke Blindow / Lars Lüneburg	Blaues Band der Warnow	4	14

Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Steuermann	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Cadet 8918	Soentke Blindow / Lars Lüneburg	German Open	32	10
Optimist 10531	Ben Neumeister	Gothaer Cup	19	35
Optimist 10531	Ben Neumeister	Freundschaftsregatta	5	12
Optimist 10531	Ben Neumeister	Müritz-Cup	48	77
Optimist 10531	Ben Neumeister	Sommersonnenwende	27	36
Optimist 10531	Ben Neumeister	Landesjugendsportspiele	28	70
Optimist 10531	Ben Neumeister	Sommerregatta	10	25
Optimist 10531	Ben Neumeister	Landesjugendmeisterschaft MV	33	101
Optimist 10531	Ben Neumeister	Blaues Band der Warnow	9	37
Optimist 10531	Ben Neumeister	Herbstpokal	61	105
Int 14	Schulze/Ladwig	Grömitz Supercup	4	22
Int 14	Schulze/Ladwig	Ratzeburger Frühjahrsregatta	11	16
Int 14	Schulze/Ladwig	Wittenseefight	10	17
Int 14	Schulze/Ladwig	Team-WM Int14	2	6
Int 14	Schulze/Ladwig	WM Int 14	86	86
Int 14	Schulze/Ladwig	Team-Deutsche	2	3

Regattateilnahme von Mitgliedern des ASV z.R. unter dem Stander anderer Vereine 2008

Name des Mitglieds	Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Dirk Schietke	V.O. 60 GLASHÄGER	Svendborg brakes - match race cup 2008	3	3
Dirk Schietke	GUTS'N'GLORY GER 6004	Flensburger Fördewoche - Sonwik Cup	2	7
Dirk Schietke	GUTS'N'GLORY GER 6004	Flensburger Fördewoche - Flensburger Pilsner Cup	1	10
Götz Große	Drachen WARENUCHA OE 75	Boddenetappen, Gruppe: Klassiker	1	6
Götz Große	Skippi 650	Landesmeisterschaft Match Race, Ribnitz-Damg.	5	8
Götz Große	WESTWIND GER 5400	Flensb.Frühjahrswoche, Pilsener-Race	2	6
Götz Große	WESTWIND GER 5400	Flensb.Frühjahrswoche, Pilsener-Pokal	2	6
Götz Große	WESTWIND GER 5400	Flensb.Frühjahrswoche, Jeantex-Race	2	6
Götz Große	WESTWIND GER 5400	Flensb.Frühjahrswoche, Sparkassen-Cup	2	4

Götz Große	WESTWIND GER 5400	Kieler Woche, IDM Seesegeln	5	15
Götz Große	WESTWIND GER 5400	Kieler Woche, Schabernack-Rennen	1	8
Götz Große	WESTWIND GER 5400	Kieler Woche, Offshore Classes	6	20
Viktoria Blindow	Cadet 8923	Cadet Panic Race	20	27
Viktoria Blindow	Cadet 8924	Ostseecup	16	36
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8299	Ostseecup	36	36
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8299	Gothaer Cup	3	10
Viktoria Blindow	Cadet 8870	Gothaer Cup	5	10
Viktoria Blindow	Cadet 8924	2. WMA Geierswalde	12	23
Viktoria Blindow	Cadet 8870	Müritz-Cup	25	28
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8924	Müritz-Cup	DNF	28
Martin Thies	Cadet 8923	Sommersonnenwende	18	20
Viktoria Blindow	Cadet 8924	Sommerregatta	1	
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8870	Landesjugendmeisterschaft MV	16	20
Viktoria Blindow	Cadet 905	Landesjugendmeisterschaft MV	20	20
Michael Weule	Cadet 8923	Waffelregatta	16	17
Martin Thies	Cadet 905	Blaues Band der Warnow	11	14
Michael Weule	Cadet 767	Blaues Band der Warnow	14	14
Ben Neumeister	Cadet 8923	German Open	32	23
Soentke Blindow / Ulrike Meyer-Engel	Taifun 370	Deutsche Meisterschaft (Jugend) Taifun	7	10
Viktoria Blindow	Taifun 339	Deutsche Meisterschaft (Jugend) Taifun	9	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 Bootsliegplatz 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,- €
Krängebür (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 Bankverbindung:

Rostock

Uferpromenade 1

18147 Rostock

www.asvzr.de

DSV Mitgliedsnr. MV 35

Herausgeber
Redaktion

Akademischer Segler-Verein zu Rostock
Dirk Schietke