

2009



90 Jahre
Akademischer Segler-
Verein

Distributor für Elektronische Bauelemente

ACTIVES | PASSIVES | EMECHS



spezial electronic

www.spezial.com

http://newsletter@spezial.com

Kreuzbreite 15 • 31675 Bückeberg

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

Liebe Seglerinnen und Segler

noch ist Winter und es fällt mir schwer, an eine neue Segelsaison 2010 zu denken.

Wann ist dieser Winter endlich vorbei!

Die Zeit für Überholungsarbeiten ist für viele sicherlich schon knapp! Es ist aber gewiss, der Sommer wird kommen und das vorliegende Jahreshft gewährt uns einen schönen Rückblick auf das Jahr 2009 und weckt die Lust auf die neue Segelsaison.

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

Besonders möchte ich Eure Aufmerksamkeit auf die folgenden Berichte der UNIVERSITAS und unserer Kinder und Jugendlichen im Regattasport richten.

Diese Aktivitäten und Erfolge zeigen uns, dass wir die richtigen Schwerpunkte unterstützen.

Die Vereinsinternen Aktivitäten der Aktivitas bewerte ich sehr positiv, ihre intensive Sponsorensuche trägt zum wachsen der RS 500 Klasse bei.

Mit Benn Neumeister hat unser Verein einen hoffnungsvollen OPTI A-Kadersegler, der seit 2009 in der Trainingsgruppe des Stadtrainers fest trainiert und der uns für 2010 auf weitere Erfolge hoffen lässt.

Der ASVz.R war in drei Jollenklassen auf Deutschen-, Europa- und Weltmeisterschaften im In- und Ausland vertreten und hat selbst Regatten ausgerichtet, wie zum Beispiel den Warnemünde Cup 2009 für Ixylon und 14.

Im Namen des Vorstandes danke ich der Redaktion für die gelungene Gestaltung dieses Jahreshftes und allen Autoren für ihre Beiträge.

Der Vorstand wünscht allen Seglerinnen und Seglern der ASVz.R immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Rostock, im Februar 2010
Udo Müncheberg

*...auch **2010** besser ankommen!*

***Wir wünschen Ihnen ein
glückliches und
erfolgreiches
Neues Jahr!***



WARNOWTUNNEL
DIE Abkürzung in Rostock

schnell • günstig • sicher • bequem



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

Nachrufe	6
Bericht der Jollengruppe 2009	8
Nachtwache	17
Jollenwandertour durch die schwedischen Schären vom 03.07.- 18.07.2009	19
Auf nach Sydney, Weltmeisterschaft INT 14	27
90 Jahre Akademischer Segler-Verein zu Rostock (ASV z. R.)	31
Rivalen der Pantry - Herrentagstörn 2009	47
70 Jahre nach der MAISCHULL, die SHANTY auf den Ålands	51
German Classics 2009	68
Müritz in der Spätsaison	72
RS500 STICHLING - Die erste Saison	79
Fotogalerie 2009	84
Jahresbericht der gemeinsamen Jugendgruppe des ASV und MYCR 2009	94
Expedition Bornholm...	99
Andanza	109
Regattateilnahme von Yachten unter dem Stander des ASV z.R. 2009	120
Regattateilnahme von Mitgliedern des ASV z.R. unter dem Stander anderer Vereine 2009	122
Der Warnemünde-Cup 2009	123
Beiträge und Gebühren des ASV zu Rostock 2009	128
Wichtige Vereinsadressen	130

Nachruf



Am 23. August 2009 erhielten wir die Nachricht, daß unser Ehrenmitglied Heinz Behnke im 77-igsten Lebensjahr verstorben. ist.

Seine Wiege stand am 15.11.1932 in Paulsdorf am Oderhaff (heute Polen), seine Vorfahren waren Fischer, sein Vater Bootsbauer. Die Flucht 1945 führte die Familie nach Rostock. Hier erlernte Heinz den Beruf eines Bootsbauers und war in der Neptunwerft und der PGH Eickboom tätig. Als sein Vater Karl Behnke, bis 1971 Bootsbauer und Bootswart an der Universität, in den Ruhestand ging, kam Heinz als Nachfolger zu uns. Über 20 Jahre war er für uns als guter Freund und exzellenter Bootsbauer tätig. Er hat Wanderjollen zu Jollenkreuzern umgebaut, den Vierteltonner BOE in bewundernswerter Qualität ausgebaut, die SHANTY in mehreren Etappen vor dem Verfall gerettet und zu einem Schmuckstück werden lassen, hat die Wandverkleidungen im Hörsaal und im Flur eingebaut, die Empore in der Bootshalle installiert, Transportkisten für die Jollen gebaut und war einfach immer für uns, unsere Boote und für das ganze Anwesen da.

In den Starterlisten der Ostseewoche aus den 50-iger und 60-iger Jahren ist Heinz als Seesegler und erfolgreicher Skipper des Seekreuzers FORELLE zu finden.

Sein 2. Boot FORELLE II, wie das erste von Heinz und seinem Vater gebaut, begleitete ihn bis 2005 auf der Ostsee. Dann hat er aus Altersgründen den Segelsport an den berühmten Nagel gehängt. Auch wenn er jetzt seltener in Gehlsdorf war, so hat er doch stets Anteil an unserer Entwicklung genommen. Heinz war ein bescheidener und liebenswürdiger Mensch, das macht ihn unvergeßlich. Wir sind dankbar, daß wir ihn so viele Jahre als Freund haben durften.

Klaus Fethke

Nachruf



Im August 2009 erhielten wir die Nachricht, daß unser Ehrenmitglied Dr. med. Wolfgang Schumrick im 95. Lebensjahr verstorben ist.

Er begann sein Medizinstudium in Freiburg im Breisgau. Nach kriegsbedingten Unterbrechungen setzte er sein Studium 1940 in Rostock fort. Aus Interesse am Segeln kam er hier zum ASV zu Rostock. In den Kriegsjahren war das Segelrevier des ASV z.R. die Warnow bis zu den Molenköpfen von Warnemünde.

Nach dem Krieg waren die Rostocker ASVer heimatlos und fanden im Kieler ASV eine neue Heimat. Wolfgang Schumrick gehörte dazu. Als Arzt war er in Langelsheim im Harz zu Hause und fand 1955 zum ASV Hannover, der seine Heimat wurde. Das hielt ihn aber nicht davon ab, Seereisen mit dem Peter von Danzig (ASV Kiel) auf der Ostsee und dem Mittelmeer zu unternehmen.

1990 kam er nach Rostock und nahm die ihm angetragene Ehrenmitgliedschaft an. Er und seine Frau haben uns tatkräftig unterstützt, nicht nur als die UNIVERSITAS 1990 Mastbruch hatte. Mit dem Foto sandte er uns letztmalig im Januar 2009 Grüße zum neuen Jahr und unserem ASV ein herzliches vivat – crescat – floreat

Klaus Fethke

Bericht der Jollengruppe 2009

Unsere Jollengruppe besteht zurzeit aus ca. 45 aktiven Seglern, darunter befinden sich auch einige Neumitglieder. Wir segelten auf unseren sechs Ixylonjollen, wobei eine leider nicht belegt werden konnte. Hinzu kommen die Privatboote, zu denen drei Int14, vier Ixylon, drei 470er, ein Contender, eine O-Jolle und ein Finn gehören.

Den Beginn des Jahres 2009 läuteten wieder die Theoriekurse ein, die von Januar bis März stattfanden. Für jedes Thema fand sich ein Referent und so konnten alle Termine vergeben werden. Obwohl die Theorieabende insgesamt gut angenommen wurden, hat bis jetzt keiner der Teilnehmer die Prüfung abgelegt, was sich 2010 unbedingt ändern soll! Eine andere Winteraktivität - die Kochabende - fanden nur bis Ende 2008 statt und waren für den Rest des Winters leider in Vergessenheit geraten. Selbstverständlich haben wir uns zum Ende dieses Jahres auf die „alten Werte“ zurück besonnen und der akademische Kochkurs wird wieder regelmäßig ausgeführt. Der Zulauf der ersten Veranstaltung läßt erahnen, daß er sich diesmal über den gesamten Winter etablieren wird.



Mario kleinere Kurse vor dem Neptun

Den Auftakt für die Sommeraktivitäten bildete in diesem Jahr eine große Putz- und Aufräumaktion. Dank der zahlreichen Helfer erstrahlten der Trockenraum und die Jollenlast schon nach kurzer Zeit in neuem Glanz. Voller Euphorie über das Geschaffte wurde sich dann an die Boote gemacht. Neben den üblichen kleinen Ausbesserungen wurden in diesem Frühjahr fast alle Schwerter und Ruder der Vereinsixylon gründlich überholt.

Dank Mario fand nach dem Ansegeln auch wieder unser regelmäßiges Dienstagstraining statt. Bei mehr guten als schlechten Segeltagen legte

unseres Vereins trainierten so für unsere drei vereinsinternen Regatten und den Warnemünde-Cup. Auch die anschließende „Auswertung“ eines jeden Trainings erfreute sich wieder großer Beliebtheit. Für das entsprechende Ambiente und die Verpflegung sorgte wie gewohnt der Bootshausdienst und manchmal schien es, als ob der ein oder andere gelegentlich nur zur „Auswertung“ erschien. Auf jeden Fall war es stets eine gemütliche Runde.

Am 6. Juni fand anlässlich des 90. Geburtstages unseres Vereins das Stiftungsfest statt, das von der Aktivitas organisiert wurde. Hierfür putzten wir unter anderem das Schleppdach heraus und verwandelten es mit dem Beamer sowie ein paar alten Segeln, die neben der Verdunklung auch für etwas Atmosphäre sorgen sollten, in eine kleine Video- und Fotolounge. Darüber hinaus rundeten der Aufbau eines Partyzeltes und die Installation des Bierwagens die Vorbereitungen auf die Feierlichkeiten ab.

Am Vormittag des Festtages fand ein Schnuppersegeln für unsere Kinder statt. Mäcky stellte dafür zwei Optimisten zur Verfügung und sicherte das Kindersegeln mit dem Schlauchboot ab. Leider wurde dieses Angebot nur von einem Kind in Anspruch genommen, das dafür aber unermüdlich seine Runden drehte. Auch zwei Ixylonjollen samt Crew standen bereit, um interessierten Kindern Einblicke in unseren Sport zu geben. Auch hier ist die Resonanz noch ausbaufähig, aber vorhanden.

Nachdem sich die Anwesenden gegen Mittag schon mal mit Schmalzstullen und Käsebroten gestärkt hatten, fand um 13 Uhr die offizielle Eröffnung des Festes durch unseren Vereinsvorsitzenden statt. Neben einem Förder- und einem Ehrenmitglied sowie einigen Gästen hatten zahlreiche Mitglieder den Weg in den Verein gefunden, um das Jubiläum zu zelebrieren. Nach der Begrüßung übernahm unser Aktivenobmann Henry das Wort und leitete durch die weitere Veranstaltung.

Wie auch im letzten Jahr galt es wieder den Stiftungscup zu bestreiten, der um 14 Uhr beginnen sollte. Diesmal war der Ehrgeiz besonders ausgeprägt, denn es ging um den von Edelgard und Klaus Fethke gespendeten Stiftungscup-Pokal, der von nun an jedes Jahr aufs Neue verteidigt werden muß.

Insgesamt neun Teams gingen an den Start, die wie auch schon in den letzten Jahren durch die Mitglieder der Jollengruppe verstärkt wurden. Darunter auch die BLUE BIRD aus dem RSC 92, die leider als einziges Schiff unserer Einladung folgte, die zuvor an alle Nachbarvereine gegangen war. Die erste Disziplin, das Segeln, wurde direkt vor unserem Steg gestartet. Als Kurs genügte ein einfacher Up and Down zwischen den Tonnen 62 und 43, wobei es trotz des übersichtlichen Kurses kurz vor der ersten Luvtonne Irritationen darüber gab, welche denn nun die richtige sei. Im weiteren

Verlauf des Rennens konnte sich die BRISE durchsetzen und errang dicht gefolgt von RASMUS und der SOLTE SEE den ersten Platz.

Als zweite Disziplin stand das Optipaddeln auf dem Plan. Je zwei Teams traten auf der etwa 50 m langen Strecke gegeneinander an. Entscheidend über den Sieg war am Ende allerdings die benötigte Zeit. Auch bei dieser Disziplin konnte das Team der



Brise punkten und die Führungsposition weiter ausbauen. Die endgültige Entscheidung brachte dann das Quiz, das direkt im Anschluß an das Paddeln stattfand. 16 Fragen rund um den Verein sollten das Zünglein an der Waage sein. Die Crew der Brise konnte hier nicht an die vorherigen Ergebnisse anknüpfen und kam über einen fünften Platz nicht hinaus. Den ersten Platz sicherte sich statt dessen das einzige vereinsexterne Schiff, die BLUE BIRD. Zur Verteidigung aller teilnehmenden Vereinsmitglieder sei gesagt, daß natürlich auch dieses Team durch die Aktivitas verstärkt wurde. Auch die Crew der SHANTY konnte mit ihrem Wissen überzeugen und belegte den zweiten Platz. Ein enges Duell lieferten sich wieder SOLTE SEE und RASMUS, die beide den dritten Platz belegten.

Trotz des schlechten Quizergebnisses reichte es am Ende für die Mannschaft der Brise und somit gewannen Harry Kleist, Heino Werner, Peter Moz und Florian Steinig als erste Crew überhaupt den frisch gespendeten Stiftungscup-Pokal. Den zweiten Platz im Gesamtklassement erreichte das Team der SOLTE SEE, dicht gefolgt von der Crew des RASMUS, die Platz drei errang.

Nach der Siegerehrung wurde das opulente Grillbuffet eröffnet. Die zahlreichen selbst gemachten Salate und reichlich Grillfleisch sorgten dafür, daß jeder etwas fand und sich niemand hungrig in die anschließenden Feierlichkeiten begeben mußte.

Ab 18 Uhr läutete die Musik eines DJ den herrlichen Sommerabend ein. Unter dem Schleppdach gab es die Möglichkeit, Fotos von verschiedenen Ereignissen im Verein anzuschauen, die mittels Beamer auf ein Segeltuch

projiziert wurden. Aber auch der Bierwagen oder die Tischtennisplatte zeichneten sich als echte Publikumsmagneten aus.

Insgesamt sind wir mit dem Fest sehr zufrieden und wünschen uns fürs nächste Jahr eine mindestens genauso große Beteiligung. Wir wollen bei dieser Gelegenheit auch nicht verpassen, uns noch einmal bei Heiko Albrecht und seiner Frau sowie Dirk Kleist für die Leitung des Segelwettbewerbes zu bedanken. Auch denen, die die zahlreichen Kuchen und Salate mitgebracht oder sich anderweitig bei Organisation und Durchführung eingebracht haben, gilt unser herzlichster Dank.

Am Vormittag des 20. Juni veranstalteten wir unsere erste Jollenregatta in diesem Jahr. Bei Sonnenschein und zunächst mäßigem Wind startete Marten, der diesmal die Wettfahrtleitung übernahm, die Regatta. Gesegelt wurden drei Wettfahrten mit je zwei Up and Downs direkt vor unserem Vereinsgelände. Mario, als 2. Wettfahrtleiter, begleitete uns mit dem Motorboot und verteilte ab und an Luftballons, die es während der Wettfahrt aufzusammeln galt und für die jeweils eine Zeitgutschrift von 30 s erfolgte. Leider konnte nicht jeder ergriffene Ballon auch tatsächlich an Bord genommen werden. Strömung und Wind trugen ihr übriges dazu bei, daß mehr Ballons im Museumshafen landeten als auf unseren Booten. Schließlich konnte aber jede Crew wenigstens einen Ballon für sich ergattern. Während der zweiten Wettfahrt kam plötzlich starker Wind mit heftigen Böen auf, der von den teilnehmenden

Crews, aber vor allem auch von unserem Segelneuling

Alexandre, einiges abverlangte. Thomas und Ina auf ihrer Ixylon und ein älterer Int14 aus unserem Nachbarverein

beendeten ihre erste Regatta sicherheits- halber vorzeitig. Die

restlichen drei Ixylon kämpften sich in der zweiten Wettfahrt zunächst durch eine kräftige Wind- und Regenfront, um dann in der dritten und letzten Wettfahrt das Flautensegeln zu üben, sodaß sogar noch die Bahn verkürzt werden mußte. Sieger wurden Annika und Janine (XY 1965) vor Steven und Tim (XY 2237), Dörthe und Alexandre (FISCHKOPP), Thomas und Ina (Ixylon) sowie Mathias auf seinem Int 14. Während der Nachbereitung am



Grill ließ sich dann zum Glück auch nochmal die Sonne blicken und die wettertechnisch durchwachsene Veranstaltung fand so ein schönes Ende.

Sportlich ging es weiter. Wie schon in den vergangenen zwei Jahren wurde die Sommerregatta in Form eines Match-Races ausgetragen. Am Sonntag, 12. Juli 2009, trafen sich 18 Seglerinnen und Segler, um sich in spannenden Zweikämpfen zu duellieren. Aufgrund der hohen Teilnehmerzahl mußten wir in diesem Jahr erstmalig ein K.O.-System einführen, sodaß bereits nach wenigen Wettfahrten die ersten ausschieden. Dies tat der Stimmung aber keinen Abbruch, denn wir segelten wieder einen Up and Down Kurs direkt vor unserem Stegkopf und die spannenden Zweikämpfe wurden von allen emsig diskutiert und ausgewertet. Es war spannend bis zum Schluß. Sieger des Match-Races wurde Favorit und Vorjahressieger Marten, der diesmal mit Dörthe als Vorschoterin antrat. Auf Platz zwei folgten Thomas und Stefan F. direkt vor Götz und Tim sowie Annika und Markus, die sich den dritten Platz teilten. Auch 2010 soll es wieder ein Match-Race geben, das dann vielleicht auch für unsere Nachbarvereine ausgeschrieben werden soll.

Im Jahr 2009 fand auch wieder eine Jollenwandertour statt, die in die schwedischen Schären führte. Hierzu möchten wir auf den Extrabericht von Janine verweisen.



Beim „Großen Blauen Band der Warnow“ am 12. September nahmen aufgrund der Abwesenheit unserer Int14, die den ASV z.R. zu dieser Zeit bei den German Open vertraten, nur drei Jollen aus unserem Verein teil. Mario landete mit seiner Ixylon auf Platz 7, Peter-Paul und Andrea mit Balthasar auf Platz 8 und Florian und Julia mit ihrem 470er auf Platz 10 von 13 teilnehmenden Jollen.

Unsere dritte und letzte vereinsinterne Jollenregatta der Saison sollte am Sonntag, 20. September, stattfinden. Die Wettervorhersage ließ nichts Gutes erahnen und so kam es dann auch. Bei Südwind der Stärke 0-1 Beaufort und praller Sonne entschieden wir uns, die Regatta ausfallen zu lassen. Da wir nun schon einmal in Gehlsdorf waren, wollten wir aber trotzdem aufs Wasser. Wir, das waren Steven und Jan (XY 2237), Sascha und Alexandre (FISCHKOPP), Thomas und Markus (RS 500), Thomas und Ina (XY), Florian und Julia (470er) sowie Annika und Johannes (XY 1965). Trotz der häufig schlaff herunterhängenden Segel schafften wir es irgendwie bis zum IGA-Park, wo wir pausierten. Wir verweilten nur kurz, denn nun stand uns eine voraussichtlich, stundenlange Kreuz bevor. Nur langsam entfernten sich die Boote vom Ufer und es war schwer, überhaupt noch eine Windrichtung auszumachen. Gerade als die ersten zum Paddel griffen, wendete sich das Blatt. Völlig unverhofft zeichnete sich in einiger Entfernung ein Windfeld ab, das beständig näher kam. Es entpuppte sich als gleichmäßiger Nordwind der Stärke zwei und so konnten wir, wie schon auf dem Hinweg, wieder die Spinnaker setzen.

Somit standen nach nur zwei ausgetragenen vereinsinternen Regatten unsere neuen Jollenmeisterinnen fest. Herzlichen Glückwunsch an Dörthe und Annika.

Neben den seglerischen Aktivitäten organisierten wir im Herbst eine Infoveranstaltung. Hierzu hatten wir einen Stand beim Campustag auf dem Unigelände in der Ulmenstraße organisiert. Mit Segeln, Schwimmwesten, Flaggen



und Ständer dekorierten wir unseren Stand. Darüber hinaus wurden mit einem Laptop Fotos gezeigt, Infoblätter ausgelegt und unser Plakat, das zum Schnuppersegeln einlud, ausgehängt. Die Resonanz war groß und es kamen zwölf Interessenten zum Absegeln, die auf Dickschiff und Jolle verteilt wurden. Sie hatten viel Spaß und offensichtlich Interesse am Segelsport und unserem Verein. Wir sind optimistisch, den ein oder anderen im nächsten Jahr als neues Mitglied begrüßen zu können.

An dieser Stelle wollen wir kurz über unsere Sponsoren, die wir in diesem Jahr gewinnen konnten, berichten. Natürlich ist dies auch als Anregung gedacht, sodaß sich eventuell weitere Kontakte ergeben.



Wie sich vielleicht noch einige erinnern können, haben sich nach unserer Aktivitätssitzung im Winter 2007/08 ein paar Jollengruppenmitglieder zusammengesetzt, um ein Sponsoringkonzept zu entwerfen. Nach einigen Treffen hatten wir uns einen Überblick verschafft und ein Konzept entworfen. Die Idee war, unsere Segelfläche als Werbefläche zur Verfügung zu stellen, um so neue Segel zu finanzieren und das Jollenkonto aufzustocken. Denn genau wie unsere Jollen, die zwischen 1979 und 1989 gebaut wurden, sind auch unsere Segel nicht wesentlich jünger. Marten unterstützte uns, indem er eine sehr repräsentative Sponsorenmappe entwarf und gemeinsam

mit uns die Seiten füllte. Wir erstellten Flyer und zogen sodann los, um den umliegenden Geschäften, Restaurants und Betrieben, vor allem entlang des Warnowufers, unser Projekt vorzustellen. Aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Lage, den recht kleinen Betrieben oder bereits bestehender Sponsorenaktivitäten erwies sich die Suche jedoch als sehr schwierig. Mit unserer Präsentation und Idee stießen wir aber auch auf positive Resonanz. So konnten wir bald die Warnowquerung GmbH als Sponsor gewinnen. Sie unterstützt uns seit Beginn dieser Saison, sodaß sich die Crew der XY 2237 über einen Satz neuer Segel freuen konnte.

Ein wenig später ergab sich während einer Katamaranüberführung von Wismar nach Rostock der Kontakt mit der Firma NovoSail, die sich auf die Reinigung und Pflege von Segeln spezialisiert hat. Daraufhin wurden all unsere Ixylonsegel sowie einige Kielbootsegel gereinigt. Schließlich konnten wir auch die Firma NovoSail für das Sponsoring eines neuen Segelsatzes gewinnen, der nun an die XY 1965 ging.

Wir stehen mit diesen und weiteren Firmen in Kontakt, um für 2010 unseren Jollenpark, im Sinne eines RS 500 XL, zu erweitern.

Wir möchten uns an dieser Stelle ganz herzlich bei unseren Sponsoren bedanken und hoffen, daß sie uns auch weiterhin unterstützen.

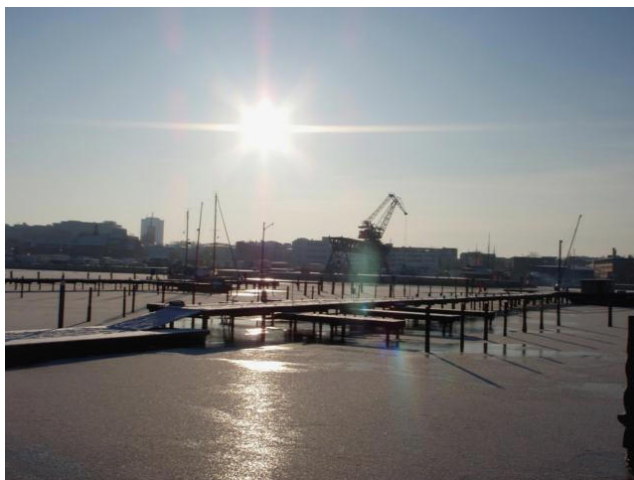
Am 06.12.2009 fanden die Nikolausregatta und die Weihnachtsfeier der Jollengruppe statt. Alle waren eingeladen und einige Vereinsmitglieder haben kurz vorbeigeschaut. Gegen 11 Uhr trudelten die ersten im Verein ein. Die Landcrew konnte sich gleich mit Glühwein wärmen, der gerade fertig geworden war.

Um etwa 12 Uhr startete dann unsere Wettfahrtleiterin Julia wie geplant die Regatta. Wir segelten zwei Up-and-Downs um ausgewählte Fahrwassertonnen bei etwa 3 Beaufort aus Südost. Trotz des inhomogenen Startfeldes (3x Ixylon; 1x RS 500) wurde auf eine Yardstickwertung verzichtet. Sieger wurde somit, wer am schnellsten im Ziel war. Mit nur 20 Sekunden Vorsprung vor Annika und Johannes (XY 1965) gingen

Stefan L. und Markus (RS 500) über die Ziellinie und sicherten sich damit den ersten Platz. Auf Platz drei und vier folgten Steven und Sascha (XY 2237) sowie Nico und Dörthe (FISCHKOPP).

Bereits nach einer Wettfahrt war der Jury und den Zuschauern schon

recht kalt, sodaß es bei einer Wettfahrt blieb. Die Segler hingegen waren vom Wettkampf aufgeheizt und so drehte der ein oder andere noch eine kleine Runde. Nach dem Abtakeln freuten sich dann alle doch auf einen köstlichen warmen Eintopf, Gemüsesuppe und Glühwein. Es folgte die



Siegerehrung und dann gab es selbst gebackenen Kuchen und Plätzchen in gemütlicher Runde.

Zum Abschluß der Segelsaison 2009 wollten wir am 20.12. zur Eisarschregatta starten. Eine teils zugefrorene Warnow bei -10°C machte uns hier jedoch einen Strich durch die Rechnung. Da unsere Ixylons über keinerlei Eisbrecherqualitäten verfügen dürften, hat die Vernunft gesiegt, und wir blieben bei Glühwein und Kartoffelsuppe lieber an Land, takelten ab und lagerten ein.

Eine schöne Segelsaison geht etwas anders als geplant zu Ende, und wir freuen uns schon auf die nächste.

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

Florian und Annika

Nachtwache

Es ist 01:30 Uhr.

Meine Wache.

Die Nacht ist ruhig.

Wenig Wind und kaum Seegang.

Sternenklar. Gute Sicht.

Es ist warm. Sommer.

Little Barrier Island liegt an Steuerbord voraus und ist im Radar gut auszumachen.

Wir machen volle Fahrt, rund 22 Knoten, Kurs 356 Grad.

Eine ruhige Wache.

Dann ein Alarm!

Das UKW-Gerät gibt DSC Alarm. Ein durchdringendes Geräusch.

Ein Mayday Relay!

Dann kommt auch schon der Funkspruch von der Küstenfunkstelle. Eine auf Grund gelaufene Segelyacht hat Wassereintrich. Eine Familie mit Kindern. Ablaufendes Wasser und felsiger Untergrund. Gefahr. Mir läuft es kalt den Rücken runter.

Es wird nach Schiffen und Hilfe in der Nähe gefragt.

Also ran ans Funkgerät und nachgefragt wo genau die Segelyacht sitzt. Die Ortsangabe war nur ein Name. Als Ortsunkundiger war mir der nicht geläufig. Wir bekommen die Koordinaten. Schnell an den Kartentisch.

Gerade mal eine halbe Stunde weg. Etwas über 10 Seemeilen. Nur leider so weit im flachen Wasser, daß wir mit unseren über 10 Metern Tiefgang da nicht dicht rankommen. Für uns ist es flach, für eine Yacht reicht es um unter zu gehen. Das Rescueboot wäre eine Möglichkeit. Vielleicht könnte man ja.....

Der Küstenfunkstelle unsere Hilfe angeboten. Andere Schiffe haben wir auf dem Funk nicht antworten gehört. Man fragt nach wer wir sind und wo wir uns befinden. Ich gebe unsere Position und Daten durch. Man dankt für das Angebot, läßt uns aber weiterfahren. Wir können der Segelyacht nicht helfen, sind zu groß um zwischen den Felsen im flachen Wasser zu manövrieren.

Ein Seenotrettungsboot sei unterwegs hörten wir, aber das benötigt noch eine Stunde.

Wieder wurde nach Booten in der Nähe gefragt die helfen können, die wenigstens die Kinder abbergen kann.

Leider haben wir dann nur noch die Küstenfunkstelle empfangen.

Die konnte dann wenigstens eine positive Nachricht absetzen. Eine andere Segelyacht hat sich gemeldet. Diese liegt ca. 1 Meile entfernt vor Anker und der Skipper hat den Notruf gehört und ist mit seinem Dinghi unterwegs um die Kinder zu holen. Er schafft es.

Dann ist auch die Küstenfunkstelle Auckland Radio nicht mehr sauber zu hören. Aber wenigstens die Kinder konnten abgeborgen werden. Die Eltern hoffentlich auch.

Passiert ist dieses am 25.01.2009 ca. 1,5 Stunden nach Auslaufen aus Auckland/Neuseeland.

Wir befinden uns auf der Position 36°20'S 175° 59'O und sind auf dem Weg nach Melbourne. Wir das ist ein 207 Meter langes Containerschiff und noch in Küstennähe.

Zum Glück befand sich in diesem Fall jemand in der Nähe der direkt helfen konnte und der auch nachts sein Funkgerät an hatte.

Am nächsten Tag folgen wir immer noch der Ostküste Neuseelands Richtung Norden, dem Nordkap der Insel zustrebend, um dann auf Westkurs zu gehen. Es ist ein schöner Sommertag. Nur leider werden wir an diesem Tag noch einige Notrufe hören. Alle dicht unter der Küste. Es sind fast alles Taucherunfälle. Meist handelt es sich um vermißte Taucher. Ein sehr unschönes Gefühl all diese Maydays und Mayday Relays zu empfangen und nicht helfen zu können. Aber ein gutes Gefühl, das die moderne Funktechnik eine so umfangreiche Alarmierung zuläßt.

Jollenwandertour durch die schwedischen Schären vom 03.07.-18.07.2009

Teilnehmer: *XY KAMING:* *Ute und Marco*
 XY WINDWARD: *Mario (Janine)*
 XY WINDHUNTER: *Janine und Andreas*

Am 3.7.09 ging unsere XY- Tour im Verein los, allerdings mit dem Auto. Wir fünf fuhren mit zwei Autos, drei Jollen auf Doppel- bzw. Einfachtrailer sowie viel Gepäck und diversen Vorräten zum Fährhafen HRO. Während der Überfahrt mit der Nachtfähre nach Trelleborg war das Wetter so mild, dass wir auf dem Sonnendeck im Freien schlafen konnten. Schlafsäcke und Matratzen hatten wir ja dabei, das wilde Leben wurde schon mal geübt. Am nächsten

Morgen rollten wir gegen 6:00 Uhr von Trelleborg über Nyköping nach Trosa (südlich Stockholm). Nach 10 Stunden kamen wir in Trosa an und es hieß es gleich: schnell die Boote ins Wasser, Mast aufstellen und Persenning drüber. Wir wurden kurz danach von einem starken Gewitter begrüßt. Das gab uns die Möglichkeit



die kulinarischen Gegebenheiten von Trosa zu erkunden. Nach einigem Hin und Her fanden wir später einen Liegeplatz im Hafen, eine Abstellmöglichkeit für unsere Autos und verbrachten die erste Nacht in den Booten.

Am 5.7.brachen wir dann endlich nach einem gemütlichen Frühstück auf dem Steg zu unserem ersten Seetag auf. In Kontakt blieben wir über Walkie-Talkies und teilweise mit Handy auch wenn wir uns bemühten in Ruf- oder zumindest Sichtweite von einander zu bleiben. Die XY KAMING und WINDHUNTER wurden immer zu zweit von Ute/Marco bzw. Janine/Andreas gefahren, während Windward allein von Marion beherrscht wurde.

Bei einer Windstärke 2-3 aus Süd ging es bis auf die erste einsame Schäre bei „Ankarudden“. Wir hatten einen ruhigen und schönen Ankerplatz. Wir probierten erfolgreich Marios neue Grillschale aus, erkundeten dann die

Schäre und genossen den Sonnenuntergang an der Ostsee. Janine durfte auch ein Souvenir mitnehmen: eine Zecke. Wir anderen sammelten „unsere persönliche“ Zecke später an anderen Übernachtungsorten ein.



Das Wetter am nächsten Morgen war nicht so schön, es regnete leicht und so segelten wir dann auch erst gegen 12:00 Uhr bei S 2-3 los. Etwa 16:00 Uhr kamen wir dann in Nynäshamn an und entschieden uns für den Gasthafen, da das Wetter schon wieder ungemütlicher wurde.

Wir führten neben der Flagge des Gastlandes auch unsere Nationale am Want und hörten hier erstmals die Frage, die uns immer wieder auf der Tour in jedem Hafen in deutscher oder englischer Sprache gestellt wurde: „Seid ihr in *den* Booten über die Ostsee gekommen???”

Nach einem Stadtrundgang im Regen ging es dann in ein Fischlokal am Hafen, wo wir uns über die Shrimps des Tages hermachten. Am Steg haben wir dann tatsächlich Bekannte getroffen: Silvia und Holmer von der GUTS'N'GLORY die mit der LICHTBLICK von Rund Gotland zurückgekehrt waren. Ein schöner Grund für ein Prosit.

Es regnete viel in dieser Nacht. Der Morgen begrüßte uns nicht sehr freundlich. Ute und Marco mußten erst einmal ihre Schlafsäcke und ihr Boot trocknen, bei Ihnen hatte es reingeregnet. Anschließend hat dann noch ein freundlicher Bootsbesitzer die beiden anderen offenen Jollen mitsamt Schlafzeug mittels Schlauch beim Abspritzen seines Bootes „getauft“. Beim Frühstück in Hafengebiete wollten Vögel jeder Größe an unser Frühstück, sie bombardierten uns regelrecht. Gegen Mittag legten wir dann Richtung N-NO bei Südwind in 2-3 ab. Die Sonne tauchte auf, es wurde schwülwarm und Mario nutzte das schöne Wetter für ein Bad und eine Bootsreinigung während er darauf wartete, daß wir endlich aufschlossen.

Ein aufziehendes Gewitter trieb uns an Land. Mario und Andy versuchten zu fischen, wir anderen waren froh über unser dichtes Ölzeug. Endlich zog das Unwetter ab und wir konnten bei schönstem Spiwind weitersegeln. Auf der Insel Rams haben wir eine tolle Bucht nur für uns gefunden und bei Nudeln mit Bolognese den Abend ausklingen lassen.



Am 8.07.09 war vom schlechten Wetter nichts mehr zu sehen, mit Sonnenschein und Wind aus Ost mit WS 2-3 hatten wir super Bedingungen um Richtung Stockholm voranzukommen. Wir segelten an diesem Tag insgesamt 27 sm. Am Baggenss Zäket Kanal hat uns dann ein netter schwedischer Segler durch den Kanal abgeschleppt, beim Aneinanderknüpfen der Jollen gab es noch einen kleinen Schreck, Mario geriet mit dem Handgelenk zwischen zwei Jollen die aufeinander trieben. Seine Uhr verhinderte Schlimmeres, sie wirkte als Fender zusammen mit seiner Hand. Wer es noch nicht wußte: Panzertape eignet sich super als Riesenpflaster. Höhe Skuru Brücke wurden wir dann frei gelassen und nach einer halben Stunde mit sehr schwachem Wind und „Segelrudern“ gelangten wir in die Fahrrinne des Stockholmer Hafens. Von dort sind wir nach zwei Stunden Fahrt gegen 21:00 Uhr bei schwachem Wind von Achtern und Wellen von fiesen, schnellen und dicht aus allen Richtungen

aufkommenden Sightseeingbooten endlich im Gästehafen auf der Insel Djurgården angelangt. Auf den Zuruf des Hafenmeisters wie viel Tiefgang unsere Boote hätten, antwortete Mario: „ten centimetres“ worauf wir



spontanen Beifall der anderen Segler und einen Liegeplatz bekamen. Vier Tütensuppen ergaben eine Mahlzeit. Sie gab es allerdings unter der Persenning weil es just nach unserer Ankunft wieder anfang zu regnen.

Da Wind und Regen am nächsten Tag zunahmen konnten wir guten Gewissens einen segelfreien Stockholmtag einlegen und Sehenswürdigkeiten, Läden und Museen erkunden. Am Abend konnten wir dann die Luxuspantry des Gästehafens zum Kochen nutzen und einen frischen Huhn-Reis-Topf genießen.

Der Regen ließ zwar am Folgetag nach, dafür wurde der Wind um so heftiger, bei Windstärke 8 (meiner Meinung nach 9, aber ich wurde überstimmt) entschieden wir den Aufbruch auf den Nachmittag zu verschieben. Das Wasamuseum und das Pipi-Langstrumpfmuseum /nur für Eltern mit Kindern zu empfehlen) verkürzten unsere Wartezeit. Leider hatte der Wind weder 15:00 Uhr noch 17:00 Uhr nachgelassen und wir entschieden noch eine Nacht im Stockholmer Gästehafen zu bleiben.

Am 11.7. Mario trieb uns um 6:00 Uhr aus den Schlafsäcken, nach einem Schnellfrühstück ging es 7:30 Uhr bei 3-4 aus O/SO los. Gegen 9:00 Uhr waren wir am Kanal, den wir bereits auf dem Hinweg benutzt hatten. Hin- und hergerissen ob wir dem Hauptfahrwasser mit Fähren und Containerschiffen folgen oder doch lieber den ruhigen Kanal nehmen sollten wurde die Entscheidung von der „Loretta“ aus Bremen erleichtert, die uns aneinander gebunden den Kanal hoch schleppte. Am Ende des Kanals folgte die schwerste Stunde der Reise. Der Wind hatte auf etwa 4-5 Bft. zugelegt und vor uns lag eine ungemütliche Strecke über weites Wasser ohne Windabdeckung.

Hier trennte sich die Gruppe. Ute und Marco wollten erst später mit weniger Wind segeln. Wir anderen wollten es zumindest versuchen. Wir verabredeten ein Telefonat am Abend und ließen die KAMING gegen 11:00 Uhr zurück. Dann brachen wir auf. Nachdem wir das kabbelige Wasser am Kanalausgang mitsamt kreuzenden Motorbooten hinter uns gebracht hatten, war es gar nicht so schlimm wie gedacht, wir machten gegen den Wind gute Fahrt und brauchten gegen 15:00 Uhr eine Pause um uns aufzuwärmen und ein wenig zu trocknen. Wir fanden eine kleine windgeschützte Schäre deren offene Bucht einen tollen Blick aufs Wasser bot. Wir versuchten mit einem Kaffee die Kälte und die schweren Gedanken an die anderen zu verscheuchen und blickten den vorbeiziehenden Booten nach. Eine kleine Jolle, nicht größer als eine Ixy fing unseren Blick, wir versuchten herauszubekommen welchen Typ Boot wir vor uns hatten und kramten ein Fernglas hervor. Wie groß war die Freude als wir die knallorangen Schwimmwesten der beiden Insassen und bald darauf das vertraute XY im Segel entdeckten. Das konnten nur Ute und Marco sein die da zielsicher auf uns zu hielten. Tatsächlich waren sie uns gefolgt, als sie gesehen hatten, daß wir ohne die erwarteten Schwierigkeiten loskamen und zeitgleich Wind und Welle etwas nachließen. Bei Tee und Kaffee feierten wir erleichtert unser Wiedersehen. Wir hatten gegen 18:00 Uhr dann alle seglerischen Herausforderungen überwunden und ruhigere Wasser gefunden, nur einen Ankerplatz für die Nacht konnten wir nicht ausfindig machen. Die Schären vor Stockholm sind zum größten Teil bebaut und jede aufgefundene Bucht hatte auch ein Haus.

Ein Schwede zeigte uns jedoch eine bebaute aber unbewohnte Insel auf der wir übernachten konnten. Bei Nudeln mit allem was wir noch hatten und dazu leckeren Sherry und Rotwein haben wir dann einen schönen Abend verbracht. Auch hier haben wir geangelt und nichts gefangen.

Am nächsten Tag mußte Mario nach dem Frühstück gleich seine Pinne provisorisch reparieren, das Holz war beim Wriggen im Ruderschaft zersplittert. Mit einer kürzeren Pinne und frischem Mut ging es weiter,

allerdings nur ganze zwei Meilen. Der Wind hatte von anfangs 2-3 Bft. auf Windstärke 5 zugelegt und Wellenkämme bis zu 1,50 m aufgetürmt. (Anmerkung des Verfassers: hier ist allerdings die Überlieferung unklar, einige Historiker berufen sich auf eine unbekannt Quelle die behauptet es wären damals höchstens 75 cm und 4 Windstärken gewesen). Auf der Schäre „Lilla Husarn“ wollten wir eigentlich nur rasten, blieben dann aber gleich für die Nacht, da Wind und Welle noch zunahmen. Auch hier haben wir nichts gefangen. Zum Trost gab es Nudeln mit Thunfisch.

Am 13.7. ging es wieder früh los. Bei anfangs ruhigen 2-3 aus SO fuhren wir nach Dallarö. Hier mußten wir dringend einkaufen, unsere Vorräte waren erschöpft. Zum Mittag gab es Strömlinge und Garnelen am Fischstand. Im Hafen gab es einen freundlichen deutschen Segler der uns mit Werkzeug für die Pinnenreparatur von Marios Boot aushalf. Weiter ging es Richtung Utö, nach auffrischendem Wind und einer Pause vor Ornö, entschieden wir gegen ein weiteres kreuzen und für einen Kurswechsel nach Muskö. In einer schönen Bucht konnten wir dann ankern, grillen, chillen und angeln, letzteres wie immer ohne Erfolg.



Am Dienstag kreuzten wir bei 4 aus S/SW nach Nynäshamn. Der Wellengang war heftig. Janine und Andy fuhren einen alten Militärposten

an, das Ruder mußte repariert, sowie um Boot und Crew geputzt werden. Sie trafen auf die einzigen Bewohner der Feste aus dem kalten Krieg, eine Otterfamilie. Gegen 15:00 Uhr waren wir alle erschöpft und fuhren für eine Pause mit heißer Schokolade, Tee und einem Miniimbiss eine malerische Bucht zwischen zwei Schären an. Da wir gut in der Zeit lagen, alle ziemlich fertig waren und der Wind noch etwa zulegte, entschieden wir uns die Nacht zu bleiben. Wir erkundeten die Kanäle, die Schäre und versuchten wieder mal zu angeln. Außer der Anglerehre gingen Mario dann auch noch sein Paar FlipFlops beim Waten im Wasser auf Schlamm verloren. Am nächsten Morgen trennten wir uns vorerst. Mario wollte um Zeit zu sparen unseren gesamten Müll auf seiner Jolle in Nynäshamn entsorgen, die Vorräte ergänzen und dann wieder zu uns stoßen. Wir hätten auch ohne Karte leicht seiner „Fährte“ folgen können. Nach einem guten Frühstück folgten wir ihm. Wir trafen die Windward dann auch tatsächlich ohne Müll und ohne Gestank vor Nynäshamn wieder und segelten gemeinsam bis Ankarudden, wo wir am Stegcafé einen schwedischen Kaffee und Kuchen genossen und dann einen kleinen Laden im Ort suchten um ein bißchen Brot und Fisch zu kaufen. (Hinweis für alle künftigen Schwedentouris unter euch: wenn ein Schwede euch sagt: „ach ja das ist einfach das rote Haus die Straße runter, nicht weit“ auf gar keinen Fall loslaufen!!

1. alle Häuser sind rot

2. Schweden auf dem Lande scheinen aufgrund der Weiträumigkeit und geringen Bevölkerungsdichte ihres Heimatlandes eine andere Wahrnehmung von Entfernung zu haben als Deutsche Städter. „Nicht weit“ ist eine undefinierbare Entfernung die von einem kurzen Gang ums Haus bis zu einem zehn Kilometermarsch alles umfassen kann.)

Nach einer Stunde gaben wir die Suche auf und verabschiedeten uns von Ankarudden und suchten das letzte Mal einen Ankerplatz auf einer Schäre. Wir fanden eine idyllische Bucht, die selbst für Ixys schwer zugänglich ist und gegenüber von unserem ersten Schärenankerplatz lag. Es gab Nudeln mit Resten, der Wein war alle, wir mußten den „Notfallberentzen“ öffnen. Auch hier wurde letztmalig das Angeln versucht. Am Donnerstag sind wir bei 3 Bft. aus Süd aus der Bucht durch eine schmale Einfahrt gegenan gerudert. Mario setzte sich von der Gruppe ab, er wollte nach Langenort und die Insel einmal umrunden. Die anderen Boote fuhren direkt nach Trosa. Nach einigen Diskussionen mit dem Sohn des Hafenmeisters enternten wir einen Liegeplatz, der uns gefiel. Wir durften dann auch dort bleiben und lagen mit drei Booten in einer Box. Der Hafenmeister kam später selbst nochmals schauen, ob er die kleine Maße der Boote richtig verstanden hatte. Mario traf knapp eine Stunde später ein, er hatte dann doch „nur“ den Hafen von Langenort angefahren. Dann haben wir die Boote ausgeräumt und bis auf Schlafzeug und Klamotten für den nächsten Tag alles in die Autos gebracht,

Da am Anreisetag Marco beim Wendemanöver den Trailer von Mario gerammt und ein Rücklicht beschädigt hatte, kauften wir noch Ersatz. Danach wurden die Rollen geschlechtsspezifisch klar verteilt: Die Männer mußten den Trailer reparieren, die Frauen wollten Wein kaufen und shoppen. Wir erstanden netterweise auch vier Bierdosen, eine davon explodierte in meiner Hand und taufte uns beide und eine Verkäuferin mit Heinecken. Der penetrante Biergeruch machte das Shopping in Trosa anschließend etwas heikel. Zur Feier des letzten Abends gingen wir dann schön essen und haben noch lange am Steg bei Wein und Bier geschnattert.

Am Freitag war der Wind uns egal, weder Richtung noch Stärke spielten eine Rolle. Wir legten die Masten und ruderten durch eine kleine Brücke zum Slip. Die Boote waren schnell auf den Trailern und wir fuhren dann mit dem Auto zur letzten Bootsfahrt unseres Schwedenurlaubs. In Trelleborg wurden die letzten Kronen in Blaubeersaft, Marmelade und Käse investiert. Die Fähre brachte uns zurück nach Hause. Etwas wehmütig und müde aber voller Eindrücke und sind wir dann im Verein angekommen. Wir hatten eine tolle Zeit miteinander und in Schweden.

Schärentour in Kurzfassung:

1. 124 sm an 10 Tagen gesegelt
2. nichts geangelt
3. sehr oft gekreuzt (warum kommt der Wind immer von vorn?)
4. schwedische Schären sind zu empfehlen

Auf nach Sydney, Weltmeisterschaft INT 14

Nach der letzten Weltmeisterschaft in unserem schönen Heimatrevier, wurde Sydney als Austragungsort für die Worlds 2009/2010 gebucht.

Wieder enthalten waren die so genannte TEAM-WM (29.12.-30.12.2009) und die Individuallys (2.1.-11.1.2010).

Nachdem sich 10 Deutsche Boote zusammengefunden haben, ging nach einer ewig langen Verpackungsarie der 60ft Container endlich ende Oktober von Hamburg über Singapur nach Sydney. Die ersten deutschen sind bereits Anfang Dezember hinter geflogen, damit sie einen positiven Trainingseffekt verbuchen können und somit dem durchaus ungeeigneten Sydney Harbour in allen seinen Tücken kennen zulernen.

Wir sind leider erst am 27.12. nachgereist und konnten schon von der



Fähre die vielen, kleinen Buchten erkennen. Da stellte sich eine Frage...Wo bitte schön soll hier eine Regatta ausgerichtet werden? Egal aus welcher Richtung der Wind kommt, geht das Regattafeld entweder durch den Shippingchannel oder von der Startlinie ist die Luvtonne nicht sichtbar, da die Rocks in direkter Luftlinie stehen. Ein segeln an dem Ausgang zum Pazifik wäre alleine durch die beiden extremen Heads im Zusammenhang mit dem hohen Schwell viel zu gefährlich....

Die Unterkünfte aller Segler befanden sich in Manly, einer kleinen Halbinsel am süd-westlichsten Zipfel von Sydney. In Direkter Nähe stehen die Container, der Strand für die Boote, der Club sowie ein gewaltiger Strand, wo die Wellensurfer ihr bestes gezeigt haben.

Wir wohnten in einem kleinen Apartment, das ebenfalls nur einen Steinwurf entfernt lag.

Der austragende 16 ft sailing club ist nicht mit dem ASV oder einen anderen deutschen Segelverein vergleichbar. Ambiente und Aufbau sind identisch mit einem mind. 3 Sterne Restaurant. Überall Flachbildschirme, Tresen, kleines Spielcasino und die wunderschöne Aussicht auf die Boote ließen keine Wünsche offen. Auf der Speisekarte waren natürlich nur die besten Leckereien aufgeführt und zu aller Überraschung lief immer ein Türsteher im Club umher!

Nachdem alle Boote aus der Engen Box freigelegt wurden, begann auch schon die Team-Weltmeisterschaft mit schlechten Voraussetzungen. Mein Steuermann hat erhebliche Kreislaufprobleme bekommen und leider für diese Regatta ausgefallen. Da ich nach meinem Schock trotzdem segeln wollte, stieg ein sehr erfahrener australischer Steuermann ins Boot. So ist das deutsche Team mit 5 Booten an den Start gegangen und konnte das ein oder andere Rennen unter wechselhaften Bedingungen erfolgreich segeln.

Am Ende hat sich Australien¹ bei der typischen TEAMPARTY!!!! feiern lassen. Auch hier konnten die Japaner wieder einmal ihr Feuerzeug nicht in der Tasche behalten und haben genau das gleiche praktiziert, wie auch bei uns, nämlich die Sackhaare brennen lassen!

Team-Germany ließ alle Teams mit 5 übereinander gestapelten Bierdosen einen Parcours laufen, Dosen die zufällig herunter gefallen sind, mußten direkt gestochen und getrunken werden. Über die entstandene Sauerei verliere ich besser keine Worte ☺

Deutschland durfte sich über den 3. Platz freuen.

Den Jahreswechsel verbrachten viele Segler in Down Town, auf einer kleinen Rasenfläche neben der Harbour Bridge und gegenüber dem Opera House. Ab 18 Uhr wurden viele kleine Plattformen entlang der Harbours gelegt, von denen synchron alle Feuerwerke gestartet wurden. Dies erfolgte ab 21 Uhr in regelmäßigen Abständen bis 23.30. Alleine diese Feuerwerke waren kein Stück mit den deutschen Standard vergleichbar. Dann zum Jahreswechsel bleibt nicht viel zu sagen. UNGLAUBLICH!!!! Die ganze Stadt war ein einziges Lichtermeer, die Brücke war am explodieren, was nach stolzen 13min geendet hat.

Pünktlich zum Practiserace stand mein Jörn wieder bereit. Ursprünglich sollte es vor der Oper gesegelt werden, was aufgrund des schwachen Windes nicht realisierbar war. Deswegen wurde ein kleiner Up and Down gesegelt, den wir nach einem perfekten Start und Zweikampf an der

Luvtonne mit dem Europameister Alister für uns entscheiden konnten und schließlich als 5tes Boot das Proberennen beenden haben!

Ab den Qualifikationsrunden sind die Boote in zwei Gruppen zu je 54 Booten gestartet. Insgesamt waren es 5 Rennen, mit folgenden Plazierungen 29, 17, 24, 22, 23.

Am Ende ist ERT einem 46. Platz ins Goldfleet eingezogen, zusammen mit dem Unbekannten auf 42, Just in Time 52, Passion Fingers 55 und auf 65 Max.

Die anderen deutschen Boote haben es leider nicht geschafft und sind im Silverfleet gefahren.

Crass, unsere Ziele waren somit erfüllt, wir dürfen mit den Profis zusammen starten.



Die Leistungsdichte war hier im Feld so stark wie bei keiner Regatta zuvor, die ich je gesegelt. Hier sind einfach alle Teams verdammt schnell, keiner kippt einfach um, alle hier im Feld können den 14 auch bei Überdruck beherrschen!!!!

Alleine bei den Starts wurden wir sprichwörtlich „niedergemetzelt“. Immer und immer wieder sind wir die ersten Starts aus der 3.ten Reihe gefahren, glücklicherweise waren dies immer allgemeine Rückrufe. Somit stand für uns nur eine Variante im Raum. Als letztes Boot auf Startschiff starten, frei

wenden und einfach laufen lassen. Sonst würden wir einfach untergegangen. Obwohl bei allen Finalrennen ein Wind von 20 bis 33 kn wehte, blieb uns eine Kenterung erspart und konnten für uns verhältnismäßig schnell segeln. Hier im Feld sind nur die ersten 5 bis 8 Boote vorgefahren, die restlichen 60 waren immer dicht beisammen, auch nach der dritten Runde. Situationen mit 20 Booten und mehr bei der Tonnenrundung waren keine Seltenheit, eine falsche Wende wurde sofort mir einem Verlust von 15 Schiffen bestraft!!!

Eine solche Situation hat sich wie gefolgt zugetragen...

Wir segeln das 3. Rennen bei ca. 25 kn und mehr, zwischen den Heads steht eine Welle von 2 m, an der Wand geschätzte 3 m. Wir sind an der Kreuz im engen Pulk mit ca. 30 Schiffen. Glücklicherweise waren wir das Boot mit der besten Luvlage und demnach ein bißchen Überhöhe. Nach der Ablaufmarke und im engen Feld wollten wir den Gennaker ziehen aber ich mußte insgesamt 3mal beim setzten abbrechen und sofort nach Luv ins Trapez springen, da sich ca. 5 Boote direkt vor uns gemault haben und es ein Heidendurcheinander gab. Einige Boote verharkten sich untereinander, Gennakerbäume sind zerbrochen. Glücklicherweise blieb uns dies erspart und sind auf die 200 m hohe Feldwand zugebrutzelt....Das stehen im Trapez ist nur noch mit Fußschlaufe möglich, Jörn konnte sich nur noch im Boot festhalten. ERT ist von Welle zu Welle geflogen☺

Unsere beste Leistung haben wir im Letzten Rennen erbracht. Nur durch ein kleines Bergeproblem mit dem Gennaker hat eine Platzierung unter der 20ziger Marke verhindert.

Am Ende der Finals blicken wir auf folgende Ergebnisse zurück 47, 36, 46, 54, 45, 48 und 32. Letztendlich freuen wir uns über eine schöne Leistung mit dem 46. von 109 Booten!!!

Ich danke den ASV für die finanzielle Unterstützung!!!

Sebastian GER 214 ERT

90 Jahre Akademischer Segler-Verein zu Rostock (ASV z. R)

Historische Kurzfassung von Klaus Fethke, ASV z. R.

27. März 1919 -

Die Studenten Werner Entzian, Otto Düwel, Harry Breitländer, Ernst Carow, Karl Cyrus, Walter Stuhlmann und Wilhelm Wiegand beschließen die Gründung eines studentischen Seglervereins und die Eintragung in das Vereinsregister als ASV z.R.

1. Vorsitzender wird Werner Entzian

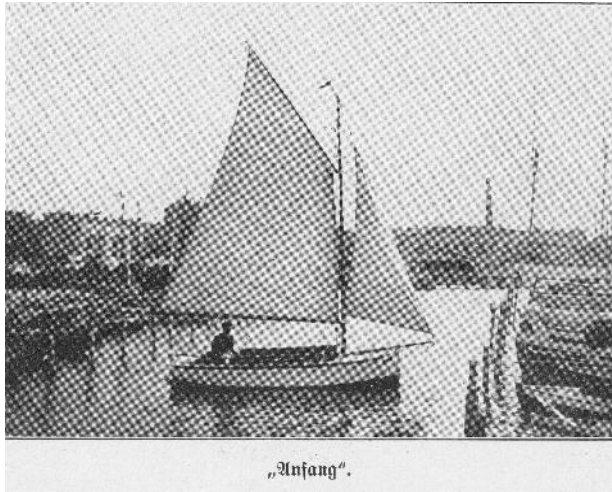
Der Stander



Mit Beginn des neuen Semesters wächst die Zahl der Mitglieder.

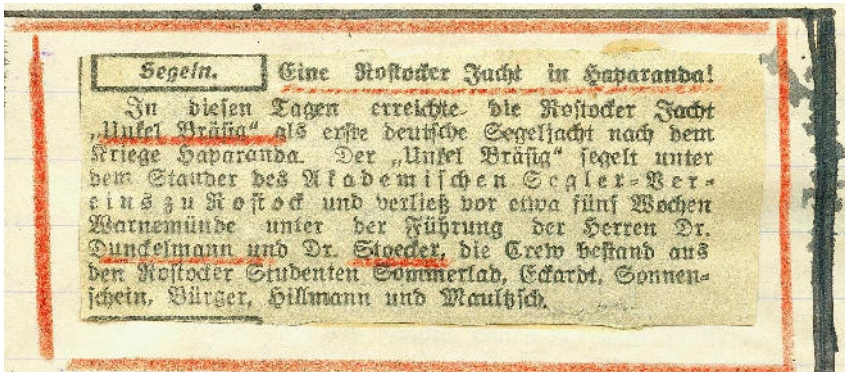
Aus einer Umlage wird das erste Boot, die Jolle ANFANG gekauft.

Ansegeln auf ANFANG am 11.7. 1919



„Anfang“.

Der Verein hat Gastrecht beim Großherzoglich-Mecklenburgischen Yacht Club, aber nur für die Boote.



Die Studenten nutzen meist die Boote der Altherrenschaft auch für ausgedehnte Ostseereisen.

UNKEL BRÄSIG erste deutsche Yacht nach dem Krieg 1925 in Haparanda!



1926

Der 80 m² Spitzgatter aus Holz MAISCHULL II wird in Dienst gestellt
Reisen über die Ostsee bis nach Finnland, nach Oslo und in die Nordsee sind in den Fahrtenbüchern verzeichnet

1929

Nach 10 Jahren erwirbt der ASV ein Gelände in Gehlsdorf und baut dort das noch heute genutzte Clubhaus



Ein reges Vereinsleben entwickelt sich, der ASV z. R ist seit 1926 an der Ausrichtung der „Warnemünder Woche“ innerhalb der

Rostocker Regattagemeinschaft aktiv. Die MAISCHULL II wird nach neun Jahren wegen Altersschwäche verkauft.

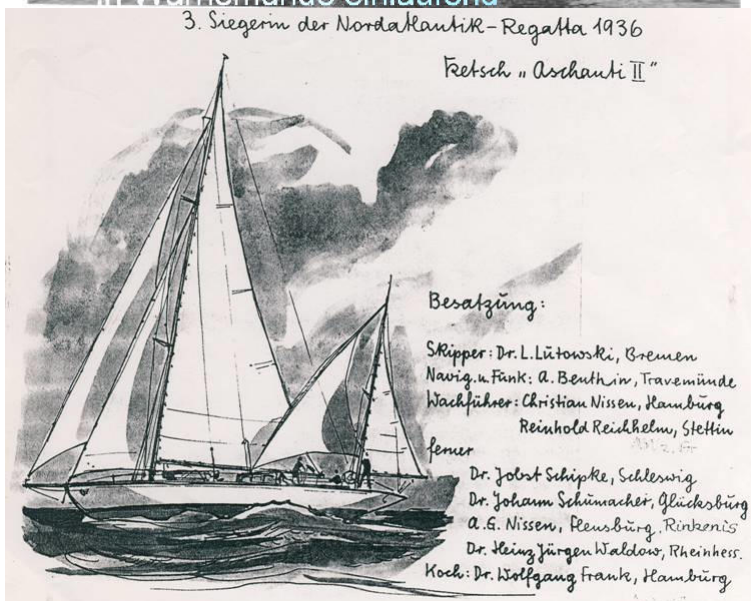
1935/36

die SOLTE SEE eine Stahlketch mit 64m² am Wind wird in Dienst gestellt.



"Solte See" ASVz.Rostock 1937
in Warnemünde einlaufend

3. Siegerin der Nordatlantik-Regatta 1936



Fretsch „Aschanty II“

Besatzung:

Skipper: Dr. L. Lütowski, Bremen
 Navig. u. Fink: A. Benthin, Travemünde
 Wachführer: Christian Nissen, Hamburg
 Reinhold Reichhelm, Stehlin
 ferner
 Dr. Jobst Schipke, Schleswig
 Dr. Johann Schümacher, Glücksbürg
 A. G. Nissen, Fleusbürg, Rinkenitz
 Dr. Heinz Jürgen Waldow, Rheinhess.
 Koch: Dr. Wolfgang Frank, Hamburg

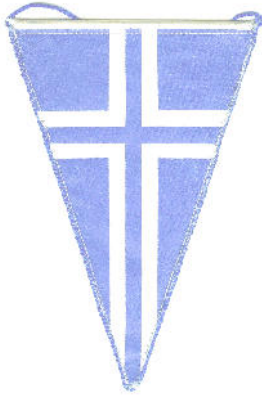
Jobst Schipke, Johann Schuhmacher, H.-J. Waldow und Wolfgang Frank, alle ASV zu Rostock segeln 1936 auf der ASCHANTY II über den Atlantik.

Die Studenten des ASV zu Rostock können sich den Zwängen der NS - Zeit nicht entziehen und versuchen dem Verbot studentischer Verbindungen durch Namensänderungen zu umschiffen. „See-Seglerverein“ nennen sie sich kurzzeitig, werden aber in den NS Studentenbund gedrängt und mutieren dort zur „Segelkameradschaft Admiral Karpfanger“. Der ASV z. Rostock bleibt bis zum Kriegsende ein eingetragener Verein in Rostock.

Die letzte Reise auf der Ostsee führt 1939 die Studenten mit der SOLTE SEE zu den Åland-Inseln. Nach Kriegsbeginn ist das Segelrevier nur noch die Warnow. Im April 1942 werden die Boote SOLTE SEE und MAISCHULL III des ASV im Bombenhagel im Winterlager bei Bölte zerstört. Übrig bleiben zwei Jollen, das unbeschädigte Clubhaus und die Hoffnung.

Am Kriegsende ist die Zeit des ASV in Rostock beendet. Viele Mitglieder leben nach 1945 in den Westsektoren, segeln im ASV in Kiel und in Hannover. Der ASV z. R wird bis 1984 im Hamburger Vereinsregister geführt und bleibt dem Lebensbundprinzip treu mit der Hoffnung auf eine neue Zeit.

1951



Gründung der Sektion Segeln in der Hochschulsportgemeinschaft (HSG) der Universität Rostock von Studenten der Schiffbautechnischen Fakultät.

Boote 1951: 1 Pirat, 1 O-Jolle

Erster Sektionsleiter: Horst von Duisburg

Die Boote liegen am „Ilssensteg“ am alten Fähranleger

Das Winterlager ist auf dem Hof der Fakultät (Parkstraße)

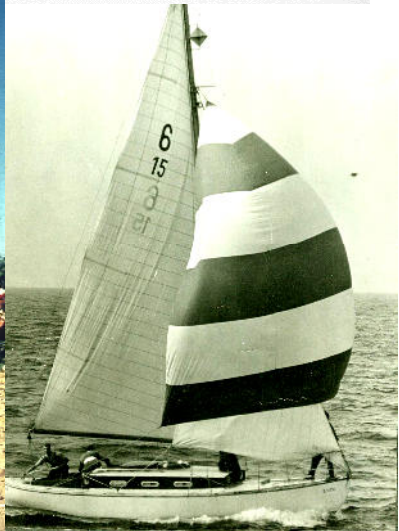
1953

Erste große Wanderfahrt über die Ostsee in die Boddengewässer.

Teilnahme an den Ostseeregatten ab 1953.

Einzug in das erweiterte Gelände des ASV zu Rostock.





1956
Seekreuzer WODAN und JK SIRIUS verstärken die Flotte.

Die ersten Seereisen führen nach Stettin.

1960/61

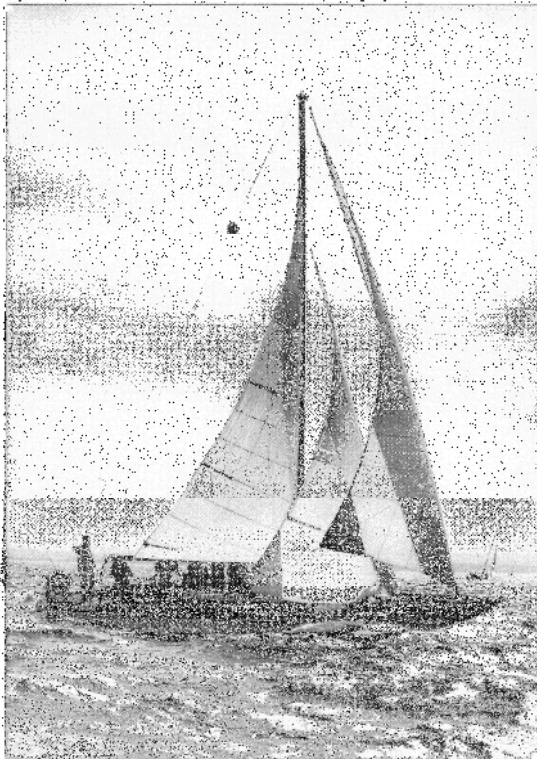
Große Erfolge, in beiden Jahren erringen H-J Schönrock und J. Knospe den DDR-Meistertitel in der Piratenklasse.

1962/63

Der Erwerb des Seekreuzers BUK ermöglicht Seeregatten und größere Seereisen erfolgreich zu bestreiten.

1967

Die ehemalige 8 m-R Yacht HOLLANDIA, Baujahr 1927 wird als UNIVERSITAS von der Universität in Dienst gestellt



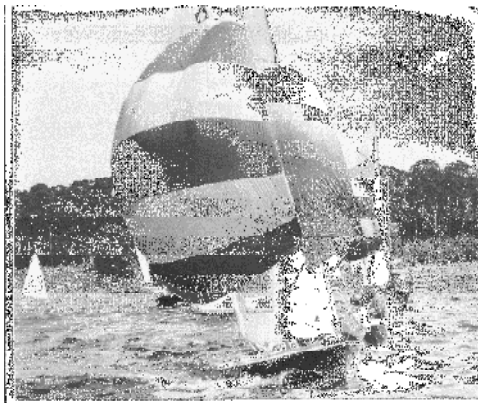
1969

Die Yacht BUK segelt nach Leningrad. Übernahme und Umbau von 4 Jollenkreuzern neuer Beginn des Wandersegelns.



1971

Alle Piraten sind verkauft, die neue Klasse „XY-Jolle“ startet mit 3 Booten und wird bis 1976 auf 10 Boote aufgestockt. Wir segeln sehr erfolgreich bei Meisterschaften, die Boote sind für Wanderfahrten gut geeignet. Die SHANTY wird gechartert.



1976

25 Jahre Sektion Segeln der HSG

Erfolge: 16 DDR- Meistertitel bei Piraten, XY-Jollen und Seekreuzern, 6 DDR- Vizemeistertitel kommen dazu.

Auslandsreisen mit den Yachten UNIVERSITAS, BUK und SHANTY nach Polen (SHANTY, BUK, UNIVERSITAS)

in die Sowjetunion (BUK, UNIVERSITAS), nach

Finnland und Schweden (UNIVERSITAS). Die Sektion baut 3 Vierteltonner Typ „Hiddensee“, RASMUS und ZEPHIR werden 1976 in Dienst gestellt.



1981

Kauf und Umbau der Segelyacht SHANTY,

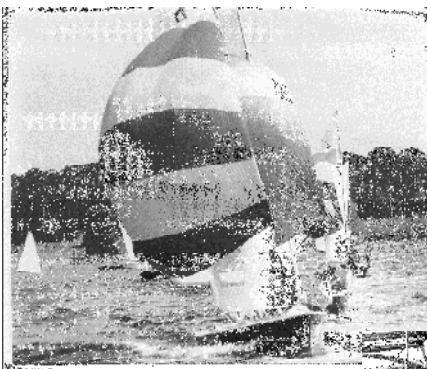
XY-Jollen in der HSG sind im BDS das stärkste Leistungszentrum.

Von 1976 bis 1981

6 – DDR- Meister und 4 – Vizemeister in den Jollen und Seekreuzerklassen.

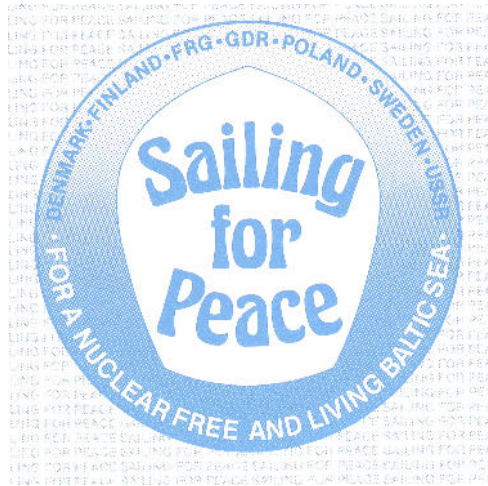


1986
Indienststellung des Vierteltonners „Boe“.
Hochschulvergleichskämpfe in Pruchten. Von 1983 – 1986 im
Surfen 3 Meister- und 3 Vizemeistertitel.



1987/ 88

FENT III wird Meister in der Vierteltonnerklasse. Ein neuer Steg wird gebaut, ein 2t-Kran krönt das Werk. Die UNIVERSITAS II wird ausgebaut, die Jungfernfahrt führt sie im Rahmen von „Sailing for Peace“ nach Kotka, Helsinki, Hangö und Mariehamn



1989

„Sailing for Peace“ startet in Kopenhagen und führt über Lübeck, Rostock, Kolberg, Danzig nach Klaipeda. Die UNIVERSITAS nimmt daran teil.

41 Yachten aus allen Ostseeanliegerstaaten sind erstmals seit vielen Jahren im Yachthafen Warnemünde. Eine Wende, für einen Segler unproblematisch, für eine ganze Gesellschaft erheblich kompliziert, verändert die Welt. Beginnt jetzt die neue Zeit, auf die die noch lebenden Rostocker ASV- er seit 1945 gehofft haben?

Eine erste Kontaktaufnahme von ihnen zu uns startet am 29.12. 1989 Wolfgang Vogt aus Kiel.

1990

10.3. Treffen im Hexenhaus: Die bis 1945 hier zu Hause waren mit denen, die seit 1951 hier zu Hause sind.

Die Wiedergründung des ASV zu Rostock aus der Sektion Segeln wird beschlossen. 21 Unterschriften besiegeln den Neuanfang.

10. April: Eintragung ins Vereinsregister, 32 Mitglieder haben eine Satzung, einen neuen Standart und einen Vorstand.

1. Vorsitzender: Dr. Helmuth Heitner



Anlässlich des Stiftungsfestes im Juni 1990 kehren ehemalige ASV-er in ihr „Hexenhaus“ zurück und nehmen die Ehrenmitgliedschaft an

1993

Die deutschen Hochschulmeisterschaften werden vom ASV z. R und der Universität Rostock vor Warnemünde ausgetragen.

1995

Der Erbbaupachtvertrag mit der Stadt Rostock ist abgeschlossen.

1997/98

Das Clubgebäude wird umfangreich saniert, insbesondere Sanitär- und Heizungsanlagen, das Hexenhaus bekommt ein neues Dach.

2000

45

Die UNIVERSITAS, ehem. HOLLANDIA, wird, da altersschwach, nach Holland verkauft.



2001

Die neue UNIVERSITAS ein 12 Jahre alter Renner aus CFK wird in Dienst gestellt und von der Aktivitas gesegelt.



2006/07

Eine neue Steganlage wird gebaut.



Rivalen der Pantry - Herrentagstörn 2009

In diesem Jahr ergab sich bei der Crewzusammenstellung eine Neuheit, mit Raic und Niels hatten wir 2 begeisterte Hobbyköche an Bord. Zusätzlich verstärkten Rudy und Dirk die Crew, Bernd Ostenberg nur für den ersten Teil des Törns.

Abends trafen wir uns im Verein, jeder hatten einen Teil der Bunkerliste bekommen.

Der diesjährige Herrentagstörn sollte bei uns einmal unter dem Motto „Cocktail“ stehen, es wurden u.a. Limetten, Ananas, Kokosmilch, Minze in Blumentöpfen, Cola und Eiswürfel im Thermosbehälter gebunkert.

Hainer hatte schon am Tag vorher unter Berücksichtigung des Wetterberichtes und der Anreise von RAMSES von Rügen Femø als Zielort auserkoren.

20.05.2009

Das Ablegen fand um 20.50 Uhr statt, wir motorten bis Warnemünde. Bei ausreichendem Wind wollten wir die Nacht durchsegeln, aber Warnemünde war Totenflaute. Wir entschlossen uns in Warnemünde zu übernachten. Im Yachthafen wartete Elmars Crew auf die Heimkehr ihres Schiffes von der Mittwochsregatta. Der ZEPHIR motorte auf Ostsee hinaus, kehrt aber wieder um und nächtigte auch im Hafen.

Bernd stieg in Warnemünde auf, allerdings mußten wir ihn mit einem per Hand auf Gleichtaktfeuer umfunktioniertem Hecklicht den Weg zu uns weisen, da er die SHANTY in der Dunkelheit nicht erkannte.

21.05.2009

Um 6.25 Uhr legten wir in Warnemünde ab. Nach dem Nordex-Offshore-Prototyp im Breitling wehte der Wind aus Südsüdost, real kam er jedoch eher aus Ost. Wir versuchten es erst mit dem Spinnaker, jedoch mußten wir bald auf Genua umstellen.

Zwischenzeitlich gab es eine Weiterbildung in Sachen nordische Götter und nordische Mythologie. Der Wind frischte auf und wir steuerten Gedser an. Im südlichen Guldborgsund lernt Niels SAP (in Fachkreisen auch als Sanduhr-Anzeige-Programm bekannt). Vor der Eisenbahnbrücke kommt RIJO auf und überholte uns.

Die Brücke Nykøbing passieren wir gemeinsam mit RIJO. Und das unter Segeln, ohne einen einzigen Kringel drehen zu müssen. Den Motor ließen wir nur ausgekoppelt mitlaufen, um bei der Abdeckung der Brücke Sicherheit zu haben, aber es ging auch so.

In Nykøbing lag die RAFIKI an der Pier, sie hatten sich östlich von uns „vorbeigeschlichen“. Weiter in Richtung Guldborg hätte man den Spi setzen können. Wahrscheinlich hätten wir dann auch RIJO eingeholt, aber da Raic



Raic (Chefkoch der ersten beiden Tage)

gerade eine größere Menge Gulasch zubereitet hatte, gaben wir der Nahrungsaufnahme die höhere Priorität. Niels ist sauer, da er nicht kochen darf. Kurz vor dem Anlegen in Guldborg begann es zu regnen und zu gewittern. Wir riggten sofort die Kuchenbude auf und nutzten den Petroleumofen zum Wärmen und

Trocknen der Kleidung. Um uns die Zeit bis zum Ende des Gewitters zu vertreiben, vergnügten wir uns mit einigen Karikaturen von Mike Peyton. Nach Ende des Gewitters ging es erst einmal ein Eis essen. Abends wurde die Innenback aufgebaut und es gab Cuba Libre, Mojito und Piña Colada. Gegen Abend hatten sich dann MOONLIGHT, RIJO, RAFIKI, FENT III und wir in Guldborg gesammelt.

22.05.2009

Da Bernd nur Donnerstag und Freitag Zeit hatte, verließ er uns schon in Guldborg, da er von Femø nur schlecht wegkam. Relativ überstürzt legten wir ab, um mit FENT III, RIJO und RAFIKI die Brücke zu passieren. Bald mußten wir Reffen. Während die anderen den Weg südlich Femø wählen, gehen wir nördlich herum. Raic probt seine Navigationskenntnisse.

Um 15.45 Uhr legten wir in Femø neben dem Fent III an. Die Universitas stieß auch noch zu uns und mit MOONLIGHT, FENT III, ZEPHIR, RAFIKI, RIJO, RAMSES und SHANTY bildeten sie den diesjährigen Teilnehmerkreis des Herrentagstörns.

Raic machte eine Riesenportion Gyros mit Tzatziki (wobei der Tzatziki mit 2 Knollen, nicht Zehen, Knoblauch gewürzt wurde!)



Zutaten

Nach dem Essen gab es Eis und einen kurzen Spaziergang über die Insel. Niels ist immer noch frustriert, daß Raic ihn aus der Pantry vertrieben hat. Bemerkenswert war, daß wir von fast allen Auto fahrenden Inselbewohnern



bzw. Gästen per Handzeichen begrüßt wurden. Anschließend kam die Crew der RAMSES zu uns an Bord. Es gab Cuba Libre und Mojitos zur Diskussion zwischen Klaus und David Gelhaar, in welcher Koje auf der SHANTY David gezeugt wurde.

Leider war unser Havanna Club bald alle, und auf der Ramses waren die Vorräte auch schon weitestgehend

aufgebraucht.

Das abendliche Grillen fand im Windschutz neben der Ramses statt. Als es draußen zu kühl wurde, ging es für die SHANTY-Crew an Bord der Ramses weiter. Teile der UNIVERSITAS-Crew wählten dazu die Duschräume, die angenehm temperiert waren.

23.05.2009



RAMSES

Am nächsten Morgen wehte es mit 6 Bft. aus West. Wir legten als erste ab und motoren bis zur roten Tonne, dann ging es unter Groß mit 2 Reffs und der Fock bei Halbwind nordwärts. Anschließend kreuzten wir vor dem Wind in Richtung Grønsund. Die Wolken wurden von Rasmus weggepustet und die Sonne kam hervor. Die Brücken wurden passiert, das Groß ausgerefft und wir genossen die Fahrt im Grønsund bei Sonne, Wind und Strom von achtern.

Ursprünglich hatten wir mit der RAMSES Hæsnes als Etappenziel vereinbart. Jedoch lief die Fahrt so gut und der Wind stand günstig. Also beschlossen wir Gedser anzulaufen. Über DSC riefen wir die RAMSES an,

allerdings erfolglos. David kam nicht mit der Funke auf der RAMSES klar. Also mußte wieder das Handy herhalten. Niels ist erleichtert, endlich ist er wieder der Herr der Pantry, es gab Pellkartoffel mit Quark und Leinöl oder Sahnehering.



Wal da bläst er

Die 200° ab Hæsnes waren ein Anlieger. Ich saß in Lee auf Cockpitducht und lehnte mich mit dem Rücken an die Kajütrückwand, als ein Schweinswal zwei Armlängen neben mir lautstark atmete und wieder abtauchte. Es war unter Wasser (wahrscheinlich dank meiner Brille mit Polarisationsfiltern) gut zu erkennen, wie der kleine Wal getaucht die SHANTY über-

holte. Insgesamt waren es 2 Wale, die uns eine geraume Weile begleiten. Nach einem Holer konnten wir in Gedser neben der RiJo anlegen. Neben der ENOLA lag auch noch eine entmastete Bavaria im Hafen. Der Abend Grillen wurde mit gemeinsamen Grillen und späten Diskussionen zum Thema Lichterführung beendet.

24.05.2009

Der Morgen begann mit einem gemütlichen Frühstück. Niels war vorher noch Baden. Die Hafenmeisterin war diesmal eine andere als am 3. Mai, aber auch jung und nett anzusehen.

Um 10 Uhr wurde bei Schwachwind aus Süd abgelegt. Raic hielt die SHANTY gut auf Abstand vom Riff.

Es begann mit einem Kreuzschlag gen Südwest, der in einer bleiernen See verendete. Rudy und Raic



Niels (Chefkoch der letzten beiden Tage)

lernten Lichterführung und Tagsignale, Niels lernt SAP. In gleißender Sonne dümpelten wir auf der spiegelglatten See. Eine Schule von 10 bis 12 Schweinswalen zog an uns vorbei.

Um 14 Uhr starteten wir den Motor, um noch am Sonntag in Gehlsdorf festmachen zu können. Die Langeweile vertrieben wir uns mit dem Vorlesen bzw. Zuhören aus „Segeln – ob ich’s wohl noch packe“ von Lesley Black mit Illustrationen von Mike Peyton. Im Dampftreck passierten wir einen Tanker im Ballast, der wahrscheinlich gerade seine Ballasttanks entleerte. Ca. 3 Seemeilen vor Warnemünde lag die See immer noch bleiern da, während sich die Windkraftanlage im Breitling im Produktionsbetrieb war. Etwa 2 Seemeilen vor der Küste bekamen wir dann eine schöne Brise aus West, mit der wir unter Segeln bis Gehlsdorf kamen, wo wir als Letzte der Teilnehmer am diesjährigen Herrentagstörn gegen 20.15 anlegten.

Dirk Schietke

70 Jahre nach der MAISCHULL, die SHANTY auf den Ålands

Vorspiel

Wie immer war das Beschaffen einer Crew der schwierigste Teil des gesamten Unterfangens. Die Studenten hatten alle Uni oder Prüfungen und im Frühherbst muß man nicht wirklich nach Schweden und zu den Ålands segeln. Nach einigem hin und her sah es dann so aus.

Die ersten 3 Wochen komplett segelten Dirk Schietke und Rudy Tribiahn. Stefan kam die nicht ganz die ersten beiden Wochen mit, da er noch unbedingt an der 300-km-Radrennfahrt rund um den Vänernsee teilnehmen mußte. So konnte er erst am Sonntag abend nach dem ersten Wochenende mitkommen. Wie also mit Rudy allein die SHANTY nach Südschweden bringen? Raic konnte nicht, da seine Eltern zu besuch waren. Jens Schirrmann, ein Kollege, wollte aushelfen, da er noch Meilen für Seinen SKS Schein benötigte. „Rollo“ Freund konnte auch gewonnen werden. Soweit zu den ersten 2 Wochen. In der 3. Woche war ich mit Rudy noch alleine. Erst wollte Raic mitkommen, allerdings sagte er dann wegen drohender Prüfungen ab. Zum Glück konnten wir zum Stiftungsfest unseren alten BM-Jollensegler Karsten Reisdorf von einer Woche Segeln in Schweden überzeugen. Es war eine schwere Geburt mit der Crewzusammenstellung. Die 4. Woche war da einfacher. Bernd Ostenberg, Michael Schwarz, Niels Rickert und Achim Achtenhagen sollten uns mit meinem Auto irgendwo auf dem schwedischen Festland abholen und die SHANTY dann zurücksegeln.

Am Freitag, dem 12. Juni starten Rudy und ich bei Regen und stürmischen Wetter den Einkauf und das Bunkern. Erst zu SVR im Hafen, dann zu Zoll, dann Getränke bunkern, dann zu Aldi und zu real. Zwischendurch holten wir von Ganter den ersten Teil unserer Kuchenbude ab. Es war spät geworden. Jens kam aus Hamburg und kurz nach Mitternacht war alles verstaubt. Ich schlief noch mal zu Hause, Jens und Rudy an Bord.

Am nächsten Morgen war noch nichts von abflauen auf 6 Bft. aus West zu spüren. Allerdings hatte der Regen aufgehört und die Sonne schien. Die Vierteltonnercrews lauerten auf den Absprung in Richtung Hiddensee.

Wir aßen mit Rollo erst einmal zum Mittag und legten dann um 13.55 Uhr ab. Auf der Warnow führten wir noch eine Meilenfahrt durch und kalibrierten die Logge. Beim Anlegen und Anpassen der Rettungswesten gab es das erste Problem. Normalerweise haben wir 4 SHANTY-eigene aufblasbare Westen, 2 Feststoffwesten und meine eigene aufblasbare Weste. Es waren aber nur eine SHANTY-eigene, meine und eine fremde aufblasbare Weste an Bord. Wie konnte das sein?!?! Mit vier Leuten und drei Westen losfahren geht nicht. Also legten wir um 15.30 Uhr in Warnemünde an, um noch eine Feststoffweste zu kaufen. Aber dort hatte alles schon zu. Also fuhr Rollo mit dem Taxi zu seiner Wohnung um noch eine von dort zu holen. In der Zwischenzeit hatte Jens, der sowieso bezüglich des Törns nach Trelleborg etwas unschlüssig war, sich entschlossen nicht mitzukommen. Ich konnte auf der Mittelmole Winde zwischen 6 und 7, ab und zu auch mal 5 Bft. messen. Bei Halbwind mit dem 3. Reff und der kleinen Fock für die SHANTY kein Problem. Aber Jens wollte nicht. Also refften wir das Groß und legten um 17.40 Uhr gen Trelleborg ab. Die Wellenhöhe draußen war kleiner als erwartet und die SHANTY stürmte mit bis zu 8 Knoten dahin. Problemlos erreichten wir gegen 08.15 Uhr den Fährhafen von Trelleborg, der laut Hafenhandbuch für Yachten eigentlich nicht offen sei, es gäbe aber im westlichen Handelshafen eine Anlegemöglichkeit. Der nächste Yachthafen war ca. 5 km vom Fährhafen entfernt. Um Rollo diesen Weg zu ersparen, beschlossen wir ohne festzumachen in Trelleborg einzulaufen und Rollo auf die Schnelle abzusetzen. Es waren keine ein- oder auslaufenden Fähren in Sicht, als wir in das Handelshafenbecken einliefen. Irgendein Hafemensch winkte und wies uns den Weg hinaus. Wir setzen Rollo schnell ab und liefen wieder aus. Der Hafemensch setzte sich in sein Auto und fuhr zu Rollo. Wie Rollo erzählte, wurde er erst einmal vollgemotzt von wegen dort dürfe man nicht anlegen. Rollo erwiderte, daß nach unserem Hafenhandbuch das Anlegen am Nordkai des westlichen Handelshafens das Anlegen für Yachten gestatte sei. Der Hafemensch erwiderte, daß wir Rollo aber nicht dort abgesetzt hätten. Rollo meinte, das wir das eigentlich tun wollten, aber nach seinen Zeichen daran gehindert

wurden und wenn er ein Problem habe solle er die Polizei rufen. Daraufhin trollte sich der Hafenmensch seines Weges.

Mit Rudy entschloß ich mich, den Tag und den guten Wind zu nutzen und unter Passatbesegelung ging in Richtung Ystad, der Stadt des nicht ganz unbekanntes Krimikommissars Kurt Wallander. Dort machten wir um 13.55 Uhr fest. Vorab wurde Stefan per Handy von seinem Zusteigehafen in Kenntnis gesetzt. Ich machte mit Rudy einen kleinen Stadtbummel durch die idyllische Kleinstadt, die nicht viel mit den in den Wallander-Filmen gesehen zu tun hatte.

Abends kreuzte dann Stefan auf, der mit einem Knieproblem wegen Überlastung bei dem Radrennen ankam. Also hatten wir zwei

„Kniebehinderte“, denn Rudy hatte sich am Wochenende vor dem Törn sein Knie überdehnt.

Nach einem Saunagang und dem Aufbrauchen der Frischfleischgrillvorräte

ging es in die Koje, um am nächsten Morgen um 7 Uhr in Richtung Karlskrona abzulegen. Mit Passatbesegelung ging es bis zum Kap beim Leuchtturm

Sandhamaren. Dort ging es erst mit Passatbesegelung weiter.

Ein holländischer Trimaran, der in Ystad neben uns lag, überholte uns. Nach der Umstellung

auf das Groß im ersten Reff ging es weiter flott voran in Richtung Karlskrona. Die Strecke

quer über die Hanöbucht zog sich aber ziemlich in die Länge. Mit dem Einschalten der Leuchtfeuer kamen wir zur Ansteuerung. Eines der neuartigen Stealth-Kriegsschiffe verblüffte Stefan, so etwas hatte er noch nie gesehen. Wir legten nachts gegen 01.30 Uhr an.



SHANTY unter Passatbesegelung in der Hanöbucht

Stefan besorgte am nächsten frische Brötchen, die von der Größe her schon fast als Brote zu bezeichnen waren und verdiente sich den Titel „SHANTY-geprüfter Frühstückseikoher“.

Wir bekamen von dem holländischen Trimaran ein paar Fotos von uns, die er von uns gemacht hatte. Ich konnte im Ausrüster im Hafen 2 Kartensätze bekommen, die das Seegebiet bis Västervik abdecken. Der Trockenschrank, in dem wir 1998 unsere durchnässten Seekarten getrocknet hatten, gab es nicht mehr. Nach dem relativ späten Auslaufen ging es durch den Schärengarten hindurch in den südlichen Kalmarsund.



Spinnakersegeln

Für Rudy und Stefan die "Schärenaufe". Anschließend hatten wir einen schönen Raumschotskurs. Ziel sollten Kristianopel oder Bergkvara sein, je nachdem wie weit wir kommen würden. Der Wind war gut und der Spinnaker kam auch zu seinem Recht. Kurz vor Sonnenuntergang legten wir mittels Heckboje an und genossen den Abend.

17.06.09 - Auslaufen spät um 10.35 Uhr.

Vorerst dümpelten wir bei einem Anleger und so um die 3 Knoten in Richtung Kalmar. Dann drehte der Wind ziemlich plötzlich auf raumschots bis platt vor Laken und frischte auf. Der Spinnaker wurde aktiviert und mit Rauschefahrt mit dem Wind genau von achtern zogen wir nordwärts. Kurz vor Kalmar ging der Spi weg und wir legten um 15.50 Uhr für eine Stunde zum Seekartenkauf und Softeisessen in Kalmar an. Kurz hinter der Brücke überholte uns der Holländer wieder, grüßte uns und fragte nach dem Wohin. Wir hatten uns wie er für Borgholm auf Öland entschieden.

Nach dem Passieren der Brücke ging der Spinnaker wieder hoch und die Rauschefahrt platt vor Laken ging weiter.

Kurz vor Borgholm wäre eine Spinnakerhalse fällig gewesen, aber da Stefan trotzdem wir seit diesem Jahr das die Halse vereinfachende Systems mit doppelten fahren Angst hatte Ruder zu gehen oder die Halse auf dem Vorschiff zu fahren und ich mit Rudy dies nicht alleine konnten,

mußte der Spinnaker weg und die letzten 2 Meilen ohne Spi gesegelt werden.

Im Hafen gingen Rudy und Stefan zur Schloßruine und ich machte etwas zu Essen. Anschließend gab es noch etwas Wein zusammen mit Paul, dem Trimaran segelnden Holländer.

Am nächsten morgen ging es um 08.40 Uhr los. Der Himmel war bewölkt und der Wind kam wieder mal genau von achtern. Die Blaue Jungfrau entzog sich zum Teil im regnerischen und diesigen Wetter unseren Blicken. Mit Genua und Groß machten wir gut Fahrt, sehr gut, um genau zu sein. Streckenweise ging die Logge nicht unter 8 Knoten und die Spitze betrug 9,4 Knoten. Bei der Ost-Untiefentonne Gässtengegrund liefen wir dann in



die Schären ein und die Sonne kam hervor. Abends legten wir an einer Schäre an. Da es am Ufer zu flach war, wurde Raic's Schlauchboot aktiviert und wir machten die SHANTY mit einer langen Leine an Land und vor Heckanker fest. Auf Stefans Wunsch machten wir dort auf einer Geröllhalde ein Lagerfeuer mit Wein und Knabberkram.

Am nächsten Morgen ging es bei Sonnenschein und Winden zwischen

Raumschots, Halbwind und am Wind weiter durch die Schären. Nachmittags erwischte uns ein Schauer und kurz vor dem Einlaufen in Arkösund zauberten leichte Nieselschauer wunderschöne Regenbögen in den Himmel. Beim Einlaufen in Arkösund gab es die Wahl zwischen einem öffentlichen Liegeplatz mit den ungeliebten Auslegern am Steg oder an einem Privatliegeplatz mit Heckboje. Wir legten erst einmal bei den Heckbojen an und fragten einen Nachbarlieger, der versuchte jemanden telefonisch zu erreichen und meinte dann, wir könnten dort eine Nacht liegen bleiben. Nachdem er uns den originellen Toiletten-Code („2009“) gegeben hatte und wir den Landstromanschluß gelegt hatten konnte der Abend genossen werden.

Früh ging es Einkaufen. Kurz vor dem Ablegen sprach uns ein alter Mann auf Deutsch an und fragte uns zum Typ der SHANTY, dem Woher und Wohin.

Um 10. 40 legten wir in Arkösund ab und versuchten dabei, die gerade statt findende Regatta nicht zu behindern. Der gute Wind der letzten Tage, der immer gute Fahrt verhieß verließ uns jetzt.

Der Himmel zog sich langsam zu, man sah einzelne größere Wolken, aus denen Regen fiel. Uns erwischte die Regenschauer bei Oxölosund. Der Wind ging mit dem Regen weg und wir motorten. Nachmittags klarte es wieder auf, aber der Wind blieb trotzdem schwach. Stefan testete das Schärenwasser auf seine Badequalität. Abends mußte der Motor wieder ran, damit wir abends noch nach Trosa kommen konnten. Stefan wollte an eine Schäre, ich wollte in einer Kleinstadt die heute stattfindende



Mittsommernachtsfeier erleben.

Um 21.50 legten wir in Trosa an. Dort war nur von Weitem Musik zu hören. Im Hafen feierten die Schweden gesittet und gemütlich die kürzeste Nacht im Jahr.

Am nächsten Morgen ging es erst einmal in einem kleinen Laden mit Brötchen, Zeitungen und Zubehör bei einer kleinen Blondine das Hafengeld bezahlen.

Stefan beguckte sich den Seekartensatz des Mälaren und wollte plötzlich auf dem Mälaren herumsegeln und nicht wie geplant

und besprochen zu den Ålandinseln. Die Zeit wäre zu knapp um wieder zurück nach Stockholm zum vereinbarten Absteigeort von Stefan und Aufsteigeort von Karsten zu kommen. Allerdings sind 5 Tage für 90 Seemeilen von Stockholm zu den Ålands und wieder 90 Seemeilen zurück wohl sehr ausreichend.

Um 10.35 Uhr legten wir ab und frühstückten bei Sonnenschein und Wind von vorn unter Motor. Anschließend ging es mit Halbwind und später (schon wieder mal) platt vor Laken in Richtung Södertälje. Das schleusen ging sehr rasch von statten. Wir hatten nur ein Motorboot mit uns im Schleusenbecken.

Hinter der Schleuse begegneten uns so an die 10 schöne alte Schärenkreuzer. Vielleicht hatte sie eine Regatta auf dem Mälarsee gehabt, schließlich war ja Sonntag.

Der Wind war leider nach der Schleuse zu flau, so daß wir nach Björkö motoren mußten. Als wir dort um 20.40 Uhr ankamen, lag eine Jacht vor Heckanker, 3 weitere lagen längsseits am Steg. Um nicht mit dem Anker herumhantieren zu müssen legte wir uns auch erst längsseits.

Ich machte den neuen Bordgrill fertig und etwas Salat, Rudy und Stefan kletterten auf den Aussichtspunkt mit dem keltischen Kreuz. Als sie wiederkamen berichteten sie, daß die Liegegebühr längsseits 300 SKr die Nacht, vor Heckanker nur 100 SKr die Nacht beträgt.

Wir aßen erst einmal und wollten dann sehen, ob wir die kostengünstigere Position einnehmen wollten.

Ein Frachter zog entfernt im Licht der untergehenden Sonne vorbei und diente als Postkartenidyllfoto. Irgendwann kam dann der Schwell des Dampfers. Erst nur gering schaukelte er dann doch die längsseits liegenden Yachten extrem auf. Ich versuchte SHANTY so gut ich konnte vom Steg abzuhalten, der zum Glück eine dafür gut geeignete Längsstange zum Festmachen hatte. Rudy versuchte das Geschirr auf der Back festzuhalten, ich hatte allerdings mehr Bedenken wegen der auf dem Schiebelukgaragdach stehenden Abwaschschüsseln mit einem nicht unerheblichen Teils unseres Bestecks und Geschirrs. Ich konnte Rudy noch dazu bringen, die Schüsseln samt Inhalt zu sichern, während Stefan sich vor Lachen kringelte. Ich weiß zwar nicht, was an einem geplatzten Fender und einer verbogenen Seezaunstütze so lustig ist, aber wenn es ihm Spaß gemacht hat.

Auf einer britischen Yacht wurde auch die Bordwand nach dem Malheur sehr eingehend betrachtet. Wir verholten uns dann der Einfachheit halber römisch-katholisch an den Steg. Der Stockanker hielt im tonigen Grund ausgezeichnet und schnell. Fazit, nicht nur wegen der höheren Liegegebühr sollte man nicht längsseits anlegen auf Björkö.

Am nächsten Morgen, am Montag dem 22. Juni, ging ich noch einmal zum Aussichtspunkt und in den begonnenen Nachbau einer Wikingersiedlung. Nach dem Ablegen um 10.10 Uhr hatten wir Sonnenschein und kaum



Wind. Deshalb motorten wir, hatten in Stockholm bald Motorprobleme. Das Kraftstoffsystem wurde durchgeblasen, die Filter gereinigt bzw. gewechselt und anschließend getankt.

In Stockholm wollten wir die Seekarten für die Ålandinseln besorgen. Jedoch schafften wir das bis 18 Uhr nicht mehr und legten zu Stefans Leidwesen (er wollte lieber an einer Schäre anlegen) um 17.40 Uhr im Wasayachthafen an. In Stockholm war gerade der Volvo-Ocean-Racer-Rennzirkus. Die Yachten lagen alle fein säuberlich nebeneinander an Bojen und auf dem Uferbereich war das übliche Merchandising in vollem Gange.

Wir kauften noch Lebensmittel ein und wuschen unsere Wäsche, bevor wir uns auf

den Weg in die Stadt machten. Ein Jetski der Kustbevakering fuhr im Hafen Patrouillie. Wir guckten erst, ob es das „Colage“ noch gab, wo es vor 11 Jahren gut, preiswert und viel zu essen gab. Es gab das Restaurant noch, allerdings nicht mehr in der mir bekannten Form. Also gab es nur ein Eis bei den Volvo-Ocean-Racern, wo ich mich an den dort üblichen Grindern probierte.

Am nächsten morgen ging ich zum Nautiska Magasinet und holte die für die Ålandinseln benötigten Karten. Da der Laden erst um 10 Uhr öffnete ging es verspätet los. Beim Auslaufen hatten wir Gegenwind und motorten zuerst. Dabei trafen wir die GREEN DRAGON der Iren und die ERICSSON 4 sowie im Kontrast dazu eine Brigg unter Vollzeug.

Was danach kam war Kreuzen bei Sonnenschein und wenig Wind. Bei der Festung Waxholm ließen wir zur Sicherheit Rudolpho mitarbeiten, da in den engen Fahrwassern und der Abdeckung durch Schären und die Festung nicht immer der gewünschte Kurs gesteuert werden konnte.

Überall waren die Schären mit malerischen Häusern bebaut und Sonnenhungrige lagen auf den sonnengeheizten Felsen. Die wenigen Strände waren gut gefüllt. Hochhäusern gleich kamen die Fähren durch die Schärenfahrwasser.

Abends motorten wir noch 2 Stunden, um den Weg nach Mariehamn am nächsten Tag nicht zu lang werden zu lassen. Die Suche nach einer nicht bebauten Schäre mit den Tiefenlinien bis dicht ans Ufer war nicht so einfach. Wir fanden dann doch eine Schäre, an die wir direkt mit dem Bug heran kamen und die SHANTY zwischen dem Heckanker im tonigen Grund und an einer Kiefer festmachen konnten. Stefan blies Raic's Schlauchboot auf und paddelte etwas in der Gegend umher. Der Abend wurde mit Salat und Wiener Würstchen

beschlossen. Ein Umtrunk wurde ausgelassen, da Stefans „Lieblingstiere“, die Mücken, uns ziemlich piesackten. Zum Glück hatten wir uns das Mückennetz für das Vorluk gebaut und das Steckschot mückensicher gemacht.



Die POMMERN



Die Flagge der Ålands

Am nächsten Morgen verließen wir um 8.30 die Schäre. Da der Wind direkt von vorne kam motorten wir bis Furusund, danach

konnten wir mit einem Anlieger bis zum Leuchtturm Remmargrund kommen. Von hier ab hieß es wieder auf der offenen See segeln. Die Wellen waren zum wieder eingewöhnen relativ klein. Der Wind bescherte uns zwischen 5,5 und 7,2 Knoten Fahrt, nur einmal ließ Rasmus uns umher dümpeln. Wir konnten auf dem Kompaß etwa 55° anliegen. Da man in diesen Gewässern zur Abwechslung einmal die östliche Mißweisung von 4°40' nicht unberücksichtigt lassen konnte, mußte hier das Kopfrechnen aktiviert werden. Der Wind raumte und wir konnten bis zu 30° am Kompaß anliegen. Die Finnen (oder muß ich sagen Åländer) haben praktischerweise die Leuchttürme Flötjan und Lågskär auf vorgelagerte Schären plaziert. Das bot sich geradezu an für eine Überprüfung des Standortes mittels der terrestrischen Navigation.

Bei Echolotanzeigen von 8,5 m wurde Stefan an der Pinne etwas nervös. Jedoch konnte das Echo die Tiefen von unter 200 m nicht mehr anzeigen. Der höchste angezeigte Wert, den ich sah, war 177 m Tiefe.

Vor dem Einlaufen in Mariehamn waren noch 2 Holeschläge notwendig. Die letzten 4 Seemeilen liefen wir unter Motor, da Wind direkt von vorne blies. Um 19.50 MESZ legten wir im westlichen Yachthafen neben der malerisch von der Abendsonne beleuchteten Pommern an, einem 1903 gebauten Flying-P-Liner. Neben uns machte eine britische Vereinsyacht,



SHANTY vor Mariehamn (Foto Denis Geldard von den Shetland-Inseln)

eine Sigma 38, fest. Auf Ihr segelten 8 jüngere Leute. Ein der mitsegelnden Frauen sprach uns auf Deutsch an, daß wir ein „schönes altes Schiff“ hätten und wie lange wir schon unterwegs sind. Ihr Schiff war 4 Wochen unterwegs, die aktuelle Crew war jedoch erst vor drei Tagen in Stockholm zugestiegen. So etwas wäre ein schönes Vereinsschiff auch für den ASV. Damit hat die SHANTY mit 019° 55,4' Ost, 60° 07,0' Nord nicht nur ihren nördlichsten und östlichsten Punkt erreicht, sondern war auch das erste Mal in einer anderen Zeitzone. Abends bezahlten wir das Hafengeld und aßen eine Pizza im Restaurant direkt neben dem Hafembüro mit Blick auf die Pommern und andere Sehenswürdigkeiten der Ålands.

Am nächsten Morgen ging es erst einmal zu einer Besichtigung der Pommern, die der letzte Reeder Gustav Eriksson der Stadt Mariehamn gespendet hat und die nun das bekannteste Wahrzeichen der Stadt ist. Beim Bummeln durch die Laderäume mit den dort ausgestellten nautischen Antiquitäten, durch die Kabinen der Offiziere und des Kapitäns sowie das Mannschaftslogis kamen automatisch die Romane von Joseph Conrad in den Sinn.

Rudy und Stefan gingen einkaufen, ich erledigte den Abwasch und um 12.50 MESZ legten wir bei Gegenwind ab. Heute hätte der gestrige Wind bestens gepaßt, aber nein, ab Leuchtturm Marhällan mußten wir gegen Leichtwind kreuzen. Gegen Abend frischte der Wind auf und wir konnten mit Halbwind auf die schwedische Küste zuhalten.

Die Sonne verschwand malerisch hinter dem Leuchtturm Tjärven als wir wieder in die schwedischen Schären einliefen. Der orange Abendhimmel



spiegelte sich Wasser und erzeugte mit den Schären eine unbeschreibliche Stimmung. Wir suchten uns eine vom Schwell der Fähren geschützte Bucht kurz vor dem Fährhafen Kapellskär und ließen dort unseren Anker sich in den Tongrund graben.

Am nächsten Morgen lichteten wir um 8.35 unter Segeln den Anker und

segelten in Richtung Stockholm durch die Schären. Wie so oft auf diesem Törn platt vor Laken. Der Spinnaker wurde mit den Leichtwindschoten gesetzt, fiel jedoch vor dem Fährhafen mangels Wind ein. Der Motor mußte wieder ran. Wir wählten diesmal den Weg durch den Blidösund. Bald

konnten wir wieder die Segeln, aber der Wind kam wie immer von achtern. Wahrscheinlich richten sich die Winde um 2 bis 3 Bft. In den Schärenfahrwassern nach den „Schluchten“ der Fahrwasser aus. Wenn das Fahrwasser abknickte und man sich auf einen Raumschotskurs freute, dann kam der Wind ... wieder genau von achtern. Wir schafften es an diesem Tag nicht mehr bis Stockholm. Stefan wollte wieder an einer Schäre ankern, die so nah bei Stockholm fast komplett bebaut sind. Rudy wollte nach der Nacht vor Anker mal wieder in den Genuß von sanitären Einrichtungen kommen und so liefen wir Waxholm an. Ein Hafen, den man nicht wirklich empfehlen kann, teuer und deutlich zu wenig sanitäre Einrichtungen und viel Schwell vom Fährverkehr. Nach dem Grillen auf der Mole und einem kurzen Stadtrundgang sowie Stefans und Rudy's Versuch, das Sudoku auf dem Hafenplan zu lösen, ging es in die Koje.

Am nächsten Morgen wurde nicht lange gewartet und aufgrund ungünstiger Windverhältnisse und eines „zugeparkten“ Hafen mittels einer Hilfsleine abgelegt. Wieder einmal mit achterlichem Wind ging es hinein nach Stockholm in den Wasayachthafen. Es war ein Sonnabend und die Stockholmer zog es hinaus. Die Schären waren je nach Ausrichtung zur Sonne, Hangneigung und Bewuchs mit Sonnenhungrigen belegt. Das Fahrwasser war am Kochen vom Schwell der vielen Boote. Rudelweise traten Jetskifahrer und Ausflugsschlauchboote mit 2 x 250 PS aufwärts auf. Die vielen Fähren und normalen Motorboote taten ein übriges.

Um 12.15 machten wir im Wasayachthafen fest. Ich machte mit Rudy einen Bummel durch die Stadt, aßen Pizza und besorgten frisches Obst und Gemüse vom Markt. Eine extrem lange Schlange verdarb Rudy das Interesse am Besuch des WASA-Museums. Stefan hatte sich am Bahnhof nach einem Zug nach Trelleborg umgesehen, aber alle Züge waren voll. Nur eine nur Bus, der um 22.45 abfahren sollte war eine Alternative. Mit Rudy besuchte ich noch das direkt am WASA-Yachthafen befindliche Tauchmuseum, in dem früher U-Bootfahrer in Spezialtanks den Ausstieg aus havarierten U-Booten trainierten.

Rudy und Stefan holten die Fahrkarten ab und Karsten trudelte auf der SHANTY ein. Wir brachten Stefan zum Bahnhof, wo er das vorletzte Busticket ergattern konnte. Anschließend bummelten wir zurück und es gab ein Abendessen am Hafen.

Sonntag früh legten wir um 7.50 Uhr ab. Der Abschied von Stockholm und seinen vielfältigen Schönheiten fiel nicht leicht.

Brücken und Schleusen. wenig Wind, motoren um die 13-Uhr-Führung auf Birka mitmachen zu können. 12.30 da, der Hafen jedoch total überfüllt, der Motorhauptschalter spinn wieder rum. Ankern im Hafenbecken, Karsten und Rudy Schlauchboot klarmachen. Rudy möchte nicht Schlauchboot

Entschluß nach Mariefred zum Schloß Gripsholm zu fahren. Langsames Segeln, Baden mit Bordwandreinigung und Unterwasserschiffinspektion. Alles i.O., keine Pocken.

Die letzte Meile nach Mariefred hinein mußten wir motoren, da wenig Wind



Im Hafen von Björkö

war und dieser noch von den nahen Wäldern abgedeckt wurde. Eine riesige britische Motoryacht, die ich sonst in der Größenordnung nur vom Mittelmeer kenne, verursachte so einen Schwell, daß unser Motorhauptschalter wieder mal keine Lust mehr hatte. Nach dem Anlegen machten wir einen ausgiebigen Spaziergang durch den Ort und um das Schloß. Während Rudy und Karsten das Grab von

Kurt Tucholsky besuchten machte ich zum Abendessen Salat. Gräber von Schriftstellern finde ich nicht wirklich sehenswert, zumal ich noch nicht svon Tucholsky gelesen habe.

Neben uns lag die NAJADE, ein Hiddensee-Vierteltonner vom Greifswalder ASV. Im Hafen lagen viele neue Betonschwimmstege. Wahrscheinlich findet man hier im nächsten Jahr deutlich mehr Gastliegeplätze vor.

Am nächsten Morgen gingen wir im ICA einkaufen und mangels Wind wurde nach Birka motort. Dort legten wir um 12.05 Uhr wieder römisch-katholisch an. Diesmal war der Hafen nicht so überfüllt wie am Sonntag. Wahrscheinlich sollte man in der Saison den Hafen am Wochenende meiden oder sehr früh dort sein.

Es gab verschiedenen Führungen in Schwedisch und Englisch. Um 13.30 Uhr war eine kleine Führung mit zeitgenössischen Kostümen und 14.30 Uhr eine normale Führung durch das was einmal die Stadt Birka und ihre Festung war. Die kostümierte Führung wurde von 3 Personen etwas theatermäßig gespielt. Ein Wikingerkrieger berichtete von seinem Leben, der Schutzburg von Birka, den Kriegs- und Handelsfahrten nach England, „Serkland“, dem Land der Sarazenen und „Vinland“, Amerika. Eine blonde, vornehm gekleidete Schönheit erzählte von ihrem Leben als Frau eines reichen Händlers und lieferte sich kleine Wortgefechte mit dem Krieger. Das kleine Theaterspiel führte in die originalgetreu nachgebaute kleine

Siedlung, wo ein Schmied seinem Handwerk nachging und Niete für den Bootsbauer schmiedete, der an einem kleineren Boot arbeitete. Die 3. Person war eine Sklavin der Händlersfrau, die von ihrem Schicksal erzählte und ihren Plänen, durch die Heirat mit dem Schmied die Freiheit zu erlangen und dem Schmied schöne Augen machte. Den ließ das Ganze jedoch kalt. Die „normale“ Führung durch Birka wurde dann von der „Sklavin“ geleitet, die jetzt jedoch eine normale Wikingerfrauentracht trug. Rudy's Frage nach dem Erfolg ihres Werbens um den Schmied beantwortete sie damit, daß sie diese Frau (die Sklavin) nicht kenne.



Bewohner Birkas

Die famosen Kirschbäume auf Björkö waren leider noch nicht reif. Als Abends das letzte Ausflugsboot nach Stockholm ablegte, gingen wir am Badestrand baden und Baden anschließend das in Mariefred gekaufte Grillfleisch zubereitet und mit etwas Salat vertilgt.

Am Montag verließen wir die Wikingerinsel um 10.00 Uhr. Es war sonnig und ein schwacher Wind wehte aus Süd.

Bei Sonnenschein und fast Flaute motorten durch Södertäljekanalen. In der Schleuse lagen wir gemeinsam mit dem Schären dampfer JUNO. Hinter der Schleuse in Södertälje sahen wir den Holländischen Trimaran. Später ging es hart am Wind mit kleinen Holern durch den Himmerfjord. Um 18 Uhr legten wir im Naturhafen Fifång an, wo wir schon 1998 Station gemacht hatten. Diesmal bekamen wir einen besseren Liegeplatz an der Schäre und grillten und aßen auf dem Felsen vor der SHANTY. Das Baden wurde durch



An der Schäre Fifång

die hohe Blaualgendichte vermiest, die Tochter des Liegeplatznachbarn wagte es trotzdem.

Am nächsten Morgen regnete es. Es zeigten sich einige Undichtigkeiten im Dach und im Deck. Die Winterarbeitsliste wuchs weiter. Anfangs ging es unter Motor voran, ein Versuch zu segeln mißlang. Später kam die Sonne wieder vor, wir nahmen das Groß zum Motor dazu und später konnte Rudolpho sich ausruhen, da die Segel den Vortrieb wieder komplett übernehmen konnten. Es war wieder die übliche Fahrt durch die Schären, mal motorten wir, mal segelten wir, mal kreuzten wir dänisch. Gegen 22.00 Uhr steuerten wir Arkösund durch die nördliche Einfahrt an.

Am nächsten Morgen wurde noch eingekauft und voll getankt. Gegenüber dem gestrigen Tag mußte der Motor nicht so häufig ran, der Wind war uns heute deutlich wohler gesonnen. Gegen 11.15 Uhr passierten wir wieder die Froschkönigtonne (grün mit einer goldenen Krone als Toppzeichen, der offizielle Name ist „Kejsaren“). Abends flaute der Wind ab und Rudolpho mußte wieder mithelfen. Gegen 18 Uhr passierten wir dänisch kreuzend ein paar Häuser und einen kleinen Anleger. Ein Schild wies darauf hin, daß man hier Räucher- und Frischfisch käuflich erwerben können. Nach einer kurzen Crewbesprechung wurde das Groß geborgen und der Anleger angesteuert. Vorbei an einem älteren Ehepaar, daß in einem offenen Fischerboot Netze aussetzte. Beide machten kurz nach uns fest. Sie

stiegen vom Fischerboot auf den Rollator um. Ein englischsprechender Schwede vermittelte uns als Fischkaufwillige. So folgte wir den Fischersleuten zu ihrem Haus, wobei uns Rudy's rudimentäres Schwedisch gute Dienste leistete. Räucherfisch gab es nicht mehr, das schafften die beide nicht mehr nach 40 Berufsjahren. Es gab Hechtfilets und noch irgendeinen Fisch, dessen Namen wir nicht kannten und auch mit Hilfe von Händen, Füßen, Englisch und Wörterbüchern. Der Fisch schmeckte, auf dem Grill am Hafen zubereitet, hervorragend. Dazu gab es eine schönen Sonnenuntergang und das finnische Bier. Das ist Schwedenurlaub pur, so soll es sein.

Am nächsten Morgen ging es früh los. Sanitäre Einrichtungen, in denen man eine ausgiebige Morgentoilette machen konnte gab es sowieso nicht.



Die „Froschkönigtonne“

Es war wieder das übliche Motor an, Segel runter – Segel wieder hoch und Motor aus usw. Um besser kreuzen zu können wählten wir einen Abstecher in die Außenschären. Dort näherte sich drohend von Nord ein Gewitter. Gerefft und entsprechend eingekleidet harrten wir der Dinge die kommen sollten. Zog es vorbei oder erwischte es uns. Es erwischte uns, allerdings hätte uns das Lüftchen bei ausgerefften Segeln gerade einmal halbwegs normale Geschwindigkeit beschert. Dazu gab es noch ein paar Tropfen von oben und der Spuk war vorbei. Zielhafen war Figeholm. Je näher wir kamen, desto slalomartiger wand sich das Fahrwasser um die Felsen herum. Das Atomkraftwerk kam ziemlich nahe in Sicht. Diverse Störfälle dieser Technik und die Vertuschungsversuche der Betreiber ließen ein leicht ungutes

Gefühl aufkommen. Um 20.30 machten wir in Figeholm fest und erkundeten das Städtchen. Die Pizzeria hatte leider schon Küchenschluß.

Der letzte Tag unseres Törns war angebrochen. Um 10.25 ging es bei bewölktem Himmel los. Per Handy verabredeten wir uns mit der ablösenden Crew in Påskallavik. Dorthin ging es mit schöner Rauschefahrt. Die Sonne kam noch mal vorbei. Kurz vor 14 Uhr legten wir nach 940,8

Seemeilen in Påskallvik an. Eine halbe Stunde später tauchte mein Peugeot im Hafen auf und lieferte die Nachfolgecrew an. Nach einer Einweisung in die während des Törns festgestellten Mängel, einem gemeinsamen Mittagessen und einem Einkauf verabschiedeten wir uns und es ging auf 4 Rädern weiter nach Trelleborg, wo wir nach einer Nacht im Auto mit der Fähre wieder in Rostock eintrafen.

German Classics 2009

Dieses Jahr sollte es endlich mal wieder zur Veteranenregatta nach Laboe gehen. Terminlich stand dem nichts im Wege, der große Sommertörn war vorbei. Das leidige Problem war wie immer die Anreise. Also einfach mal Donnerstag und Freitag Überstunden abbummeln angemeldet und in der Crew herumgefragt, Raic hatte Praktikum auf Usedom, die anderen wußten noch nicht. Michael sagte, er könne eventuell die Hinüberführung mitmachen. Ich hatte noch den alten GUTS'N'GLORY-Taktiker Christian Blunck angesprochen. Der hatte den Termin noch frei und Interesse auf der SHANTY zu segeln, von der er schon so viel gehört hatte. Leider fiel der Termin mit dem vom ASV ausgerichteten Warnemündecup zusammen.

Raic wollte für die Regatta mit dem Auto anreisen, Micha konnte die Überführung doch nicht mitmachen. Rudy nahm 2 Tage Urlaub für die Anreise und Niels wollte auch mitkommen.

Also hatten wir 3 für die Anreise und 5 Mann für die Regatta.

Donnerstag um 8 sollte Treffen am Schiff sein und um 9 Uhr sollte es losgehen. Gebunkert hatten Rudy und ich schon. 10 vor 9 war Niels immer noch nicht da, auf Handy ging die Mailbox an und auf Festnetz ... Niels. Niels fiel aus allen Wolken, er hatte gedacht um 9 Uhr abends. Da wir mal für die Hinreise Südost angesagt hatten, der Freitag auf West drehen sollte beschlossen wir ohne Niels zu starten.

Wir machten richtig schöne Fahrt, es war der heißeste Tag des Jahres 2009. Hinter Warnemünde sah man trotzdem es mitten in der Woche waren viele Yachten unterwegs, ein Rudel zog gen Osten, ein weiteres gen Fehmarnsund. Wir schlossen uns letzterem Rudel an. . Gegen Mittag flaute es etwas ab. Ich nutze die Pause zum Baden, Pocken vom Unterwasserschiff kratzen und Bordwand reinigen. Danach frischte es wieder auf und mit Rauschefahrt ging es durch den Fehmarnsund. Eigentlich wollten wir in Heiligenhafen anlegen, aber diesen herrlichen Wind nicht zu nutzen schien frevelhaft, zumal es am nächsten Tag auf West drehen sollte. Mit 6 bis 7 Knoten ging es westwärts. Vor der Einfahrt zum Schießgebiet Hohwachter Bucht lag ein Schutzblech, daß uns aber zum Glück nicht aufforderte außen um das Schießgebiet zu fahren. Sie machten Feierabend und liefen ab. Vielleicht sollten sich unsere Brüder und Schwestern vom der anderen Seite der ehemaligen Grenze mal ein Beispiel an der Aktion „Freie Heide“ nehmen, die es dieses Jahr geschafft hatten der Bundeswehr ihren Unsinn auszutreiben.

Nach unserer Berechnung müßten wir zwischen 23 und 24 Uhr in Laboe sein. Der ablandige war extrem warm, selbst um 22 Uhr saß ich noch barfuß im T-Shirt und kurzer Hose im Cockpit und es war warm. Dieses Jahr wird wahrscheinlich in die Annalen der Zubringerfahrt zur Veteranenregatta eingehen, meist gab es hier Starkwind von vorne. Aber

es sollte nicht alles so gemütlich bleiben. Am westlichen Horizont gab es Wetterleuchten. Gegen 22.30 dreht der Wind im Handumdrehen von Südost auf Südwest. Wir konnten unseren Kurs noch anliegen. Um 23 Uhr erwischte es uns dann 9 Meilen vor Laboe. Wir nahmen die Segel runter und ließen die SHANTY unter Motor gegen die steile See ankämpfen, die sich aufgebaut hatte. Die Bugwelle ließ einige kleine Punkte aufleuchten, die schnell achteraus verschwanden – Leuchtalgen. Kurz vor 2 Uhr machten wir dann längsseits im Fischerei- und Museumshafen von Laboe fest.

Am nächsten morgen machten wir uns erst einmal frisch. Unser Nachbarlieger, der um 23 Uhr festgemacht hatte, lobte uns wegen unseres stillen Anlegens. Da heute Kurzstreckenwettfahrten angesagt waren lief die Flotte aus. Wir mußten wohl oder übel mit raus. Draußen genossen wir bei der endlich hervorkommenden Sonne die schönen Yachten und frühstückten. Irgendwann bemerkte ich einen Motorsegler unter Maschine auf Gegenkurs und wich nach Steuerbord aus. Die Yacht drehte mit und trötete auch noch. Was will der denn dachte ich? Wie es sich herausstellte waren Stephan Werk und Christoph Boelcke an Bord. Wir schnackten kurz, die Yacht hatten Christophs Eltern gekauft und die beiden überführten sie nach Rügen.

Wir legten wieder im Hafen an, Rudy machte sich auf den Weg zum Museums-U-Boot und ich machte mich an Bord etwas lang.

Nachmittags kamen dann die Yachten nach und nach von ihren Kurzstreckenwettfahrten zurück. Nachdem sich bei uns schon ein Päckchen aufgebaut hatte mußten wir noch mal verholen, um etwas größeren Nachzüglern Platz zu machen. Den 5,5er, den wir schon längsseits hatten, nahmen wir so wie er war mit. Die 5,5er-Crew borgte sich bei uns Gläser und bot uns von ihrem Wein an, wir gaben anschließend Mojitos aus.

Abends kamen dann Christian und Raic mit Niels und nach einem Abendessen im Festzelt, einem Bierchen und einem kleinen Schnack ging in die Kojen.

Am nächsten Morgen trafen wir uns um 8.30 Uhr im Festzelt zum Frühstück. 9.30 war Steuermannsbesprechung. Danach wurde die SHANTY regattaklar gemacht. Das Auslaufen erfolgte wieder mit dem 5,5er im Längseitsschlepp, dazu noch einen Drachen am Heck ging es hinaus auf die Förde. Das Wetter war herrlich, Sonnencreme unverzichtbar, eine schöne Brise wehte aus West, nur ab und zu schützte eine Cumuluswolke vor der Sonne.

Wir waren in Gruppe 10 einsortiert und hatten den 5. Start. Zusammen mit den Folkebooten war unsere Startgruppe ziemlich groß. Der 1. Start war um 11.30 Uhr, unser Start somit um 12.10 Uhr. Unsere Bahn führte vom

Start-Ziel-Feld in der Nähe von Schilksee am Leuchtturm Bülk vorbei zur Kabeltonne 1, zur Heultonne, um 1, Kleverberg Ost herum zu den Tonnen 3 und 5 und von dort ins Ziel.

Wir passierten die Startlinie 10 Sekunden nach dem Signal, was Christian etwas störte. Auf dem Weg zur ersten Tonne hatten wir erst Halbwind, der später raumte und uns zum Spinnakersetzen verleitete. Das brachte uns



etwas im Feld voran, jedoch schralte der Wind kurz vor der Wendemarke. Nach der Tonne war definitiv ein Spigang angesetzt. Hätten wir ihn noch heruntergenommen, wäre er an der Tonne nicht wieder einsatzfähig. Also kämpften wir uns unter Spi bis zur Tonne, was uns die anderen wieder näher brachte.

Auf dem Spigang lief es gut, an der Tonne ging die Genua hoch und der Spi runter. Dank der neuen Schäkel ging das ganz guter, allerdings waren mit Rudy und Raic zwei Regattaneulinge dabei. Es hat funktioniert, allerdings gibt es noch Optimierungspotenzial.

Der nächste Schlag war hoch am Wind. Erst konnten wir die Tonne nicht anliegen, dann raumte aber der Wind und wir hatten einen Anlieger. Um 14:13:25 Uhr war unser Zieldurchgang. Anschließend wurde traditionell vor dem Laboer Strand geankert, gebadet und es gab Pellkartoffeln mit Quark und Leinöl.

Danach ging es wieder in den Hafen ins Päckchen. Raic machte sich wieder auf den Weg nach Rostock. Bis zur Siegerehrung um 20.30 vertrieben wir uns die Zeit mit Schiffe gucken. Zur Siegerehrung wurden wir nicht erwähnt, also waren wir nicht unter den ersten drei. Ein Blick auf die Ergebnisliste ergab, daß wir 9 von 16 geworden waren. Na ja, könnte besser sein. Um 22.00 liefen wir aus. Mangels Wind wurde motort. Rudy und Niels schickte ich in Koje und steuerte die SHANTY durch die sternenklarer Neumondnacht. Um 2.00 Uhr weckte ich Rudy und Niels und begab mich in Koje. Als ich morgens um 8.00 Uhr wieder ins Cockpit kam war die See spiegelglatt und die Fehmarnsundbrücke lag schon achteraus. Am späten Vormittag kam eine leichte Brise aus Südost. Erst fuhren wir noch unter Motor mit Groß, später konnten wird dann den Motor gegen die Genua tauschen und zurück nach Rostock kreuzen.

Müritz in der Spätsaison

Vorgeschichte

Nach der Veröffentlichung eines Artikels über meinen Chartertörn in Cuba in der Zeitschrift „segeln“ bekam ich die Anfrage, ob ich mich mit diesem Törn nicht um den Charterpreis 2008 der Zeitschrift „segeln“ und des Kreuzeryachtclubs Deutschland bewerben möchte. Wieso nicht? Die Daten für die Bewerbungsformulare waren schnell zusammengesucht und das Ganze abgeschickt.

Nach ein paar Wochen kam Post, daß ich zu den Preisträgern gehöre. Es gab eine Einladung ins Hotel Hafen Hamburg für mich und die Crew. Zechi und Gerd konnten nicht, der Rest hatte Zeit.

Der Preis wird verliehen in den Kategorien Binnen, Ostsee, Nordsee, Mittelmeer und Fernreisen. Jeweils die ersten beiden Plätze wurden belohnt. Die 2. Preise waren Sachpreise, die ersten Preise waren jeweils einwöchige Chartertörns. Bei uns blieb die Spannung bis zum Schluß erhalten, da die Kategorie Fernreisen als letztes an der Reihe war.

Und ..., wir bekamen den ersten Preis. Ich zog als Gewinn eine Woche Charter auf der Müritz auf einer Sun 2500. Anschließend gab es noch 2 interessante Vorträge über Medizin auf See und das Miteinander von Berufs- und Sportschiffart, abends wurden die Gutscheine für die Bar in Mojitos umgesetzt und der Rest des Tages mit einem Essen im Portugiesenviertel beschlossen.

Das Crewproblem

Nun sollte man denken, da gibt es was umsonst und alle wollen mitkommen. Weit gefehlt. Nur Zechi und Gerd meldeten sich an. Allerdings konnten sie dann doch nicht. Überall fragte ich herum. Keiner der üblichen Verdächtigen hatte Zeit, die Cuba-Crew, im Kollegenkreis und im ASV. Man könnte auch theoretisch davon ausgehen, daß unsere Vereinsstudenten Mitte September mit ihren Prüfungen durch sind und Zeit haben. Aber nein, Studienarbeit, Umzug, Praktikum. Außer meinem Schwippschwager Martin, den ich bis Montag schanghaien konnte, fand sich niemand.

Los geht's

Am Sonnabend machte ich mich mit Martin vom Wochenendgrundstück auf. Das Wetter war schön und sonnig. In Mirow wurde Lebensmittel gebunkert und um 15.30 trafen wir in der Marina Claassee in Rechlin Nord. Dort ist der Hausbootvercharterer Kuhnle zu Hause, Yachtcharter Logisch ist dort geduldet, weil sie mit ihren Segelyachten keine Konkurrenz für Kuhnle darstellen. Unsere Yacht war schnell zu finden: es hing ein Schild dran, auf dem ich namentlich willkommen geheißen wurde.

Nach einem Zwischenstopp im „Captains Inn“ ging es an die Übernahme. Erst einmal mußte ich noch nach Rechlin rein fahren um am Sparkassenautomaten noch Geld zu holen. Die Kautions konnte nämlich nicht mit Kreditkarte bezahlt werden. Stand auch so in den Geschäftsbedingungen. Wer lesen kann ist klar im Vorteil.

Da das Bötchen nicht übermäßig, aber ausreichend ausgestattet war dauerte die Übernahme nicht lange und nach dem Bunkern konnten wir gegen 18 Uhr ablegen. Bis zur Tonne 20 kreuzten wir. Dann fielen wir ab und segelten durch die Enge bei Zielow in Richtung Marina Rechlin. Dort machten wir gegen 19.30 fest. Der Hafenmeister war schon weg, also blieben uns die Sanitäreinrichtungen verschlossen und wir gingen zum Abendbrotessen in die Vereinsgaststätte.

Martin hatte über Nacht mit den singenden und klappernden Fallen gekämpft. Am nächsten Morgen war es grau und nieselig. Nachdem wir unser nicht ganz geringes Hafengeld losgeworden sind ging es Duschen und Morgentoilette betreiben. Martin holte frische Brötchen und ich bereitete die Back für ein Frühstück im Salon vor.

Gegen 10 legten wir ab. Durch die Enge mußten wir sehr hoch an den Wind, was das kleine Bötchen erstaunlich gut schaffte. Nur ein 3 oder 4 kleine Holer mußten gefahren werden. Wir konnten einen Wendewinkel von 75 ° messen, wenn auch nicht mit berauschender

Fahrt. Danach gab es einen Schrick in die Schot und die kleine Yacht fing ordentlich an zu laufen. Ziel war einfach in Richtung Norden. Unterwegs



Das „Bötchen“



wollten wir je nach Wetterlage einen Anlaufpunkt suchen. Der Nieselregen hatte aufgehört und es war trocken. Ab und zu ließ sich die Sonne blicken. In den Böen legte sich das kleine Bötchen ordentlich auf die Backe. Das Großsegel wurde einmal gerefft. Auf Höhe von Röbel kam eine Regenwand, die nicht nur nach einem kurzen Schauer aussah. Wir entschieden uns, Röbel anzulaufen. Kurz vor der Engstelle zum Stadthafen Röbel bargen wir die Segel und motorten. Der dortige Hafen war jedoch nicht für Gastlieger. Also wieder zurück und in die Marina röbel/müritz und dort an einer Mooringtonne festgemacht. Es gab ausreichend Mittag vom einflammigen Kocher und nachmittags kamen meine Eltern kurz zu Besuch, die ich telefonisch eingeladen hatte. Sie halfen bei der Leerung der Sektflasche, die wir vom Vercharterer als Zugabe bekommen hatten. Ab und zu guckte die Sonne hervor und es gab herrliche Regenbögen. Martin wurde vom umfangreichen Mittagessen und der frischen Luft niedergestreckt und machte sich erst einmal in seiner Koje lang. Entweder war es das gute Essen oder die Bewegung an der frischen Luft, diesen Abend „wurden wir nicht alt“.

Am nächsten Tag gab es Frühstück mit Brötchen vom Bäcker direkt im Vereinshaus. Gegen 10 legten wir. Ziel war Waren. Da das Wetter zu gut war segelten wir noch ein paar Mal quer über die Müritz bevor wir um 14 Uhr im Stadthafen von Waren fest machten. Warens Stadthafen wird auch

die längste Theke Mecklenburgs genannt. Hier waren wirklich Kneipen, Restaurants, Pub's dicht an dicht und lückenlos. Bestenfalls mal ein Hotel dazwischen und das Spielkasino. Der Hafen war überfüllt mit den Charterhausbooten. Bei Mittagmachen bekam man live die Bugstrahlruderorgien der anliegenden Hausboote und Touristendampfer mit. Bei den Hausbooten tat es beim Zusehen manchmal wirklich weh. Der Hafen hat Schwimmstege mit seitlichen Auslegern, zwischen die 2 Boote passen. Wer hier anlegt sollte sich möglichst einen Liegeplatz suchen, dessen andere Hälfte schon belegt ist. Sicher ist sicher. Wer die wahrscheinlich praktischen und komfortablen Hausboote mit dicken Gummileisten und angeketteten Fendern als Perversion empfindet, dem kann hier gesagt werden daß es noch schlimmer geht. Getreu dem Motto „Caravanning auf See“ kann man hier Pontons mit draufmontiertem Wohnwagen mieten!

Waren an sich ist ein schöne Stadt. Das muß ich so eingestehen, obwohl meine Wurzeln eigentlich in Röbel liegen.

Martin verließ mich hier mit der Bahn und ich ging ins Müritzeum mit seinen schönen Aquarien und tollen Ausstellungen. Wie sich herausstellte war Herr Manfred Achtenhagen, der Anfang der 70er Jahre mit der SHANTY in den Westen abgehauen ist, bei Aufbau des Müritzeums der Geschäftsführer.

Am nächsten Morgen lief ich mir in Waren die Füße wund um einen Schlüsseldienst zu finden, der den abgebrochenen Steckschottschlüssel nachmachen konnte. Keiner der beiden in Waren ansässigen Betriebe hatte die passenden Rohlinge. So konnte ich unverrichteter Dinge erst kurz vor Mittag ablegen. Das Einhandmanöver klappte gut und gleich hinter der Mole gingen die Segel hoch und bei Sonnenschein und einer kräftigen Brise aus Nordost begann das kleine Bötchen ordentlich zu laufen. Es schob gut Lage und streckte den oberen Teil seines Luvruderblattes in die Luft. Das Einhandsegel ging aufgrund der etwas schwergängigen Doppelruderanlage ganz gut. So wie man die Pinne los ließ, so bleib sie auch.

Zuerst ging es platt vor Laken in die Bucht bei Sietow, bis ich im Süden das Dorf Gotthun sehen konnte. Dieses Dorf hat eine gewisse Bedeutung für die Tatsache meiner Existenz: hier lernten sich meine Großeltern kennen.

Nachdem ich aus der Bucht wieder herausgekreuzt war ging es zur Tonne „Dicker Baum“ vor der Einfahrt zur Binnenmüritz. Von dort hielt ich hoch am Wind bis etwa zur Einzelgefahrentonne „großer Steinhaufen“. In den starken Böen ließ sich das kleine Bötchen nicht mehr halten und schoß in den Wind. Also fiel ich etwas ab und segelte zur Tonne T16 südlich der Einfahrt zur Marina Claassee. Dann ging es wieder hoch zur Untiefe Rodenberg, die lehrbuchmäßig mit allen 4 Kardinaltonnen bezeichnet ist.

Über Tonne 38 und den „Dicken Baum“ ging es nach Röbel hinein. Kurz vor dem Regattahafen gingen die Segel herunter und ein schöner Segeltag neigte sich gegen 18 Uhr seinem Ende entgegen. Aber noch war das Schwierigste nicht erledigt: das Anlegemanöver Einhand. Alles war vorbereitet um mit dem Heck an die Mooringtonne zu gehen. Der Bootshaken lag bereit und das Abenteuer konnte beginnen. Die Doppelruderanlage ließ das Bötchen bei Motorfahrt erst spät auf Ruderausschläge reagieren. Aber für Leute die sonst mit Langkielern segeln war es schon ganz passabel. Also den Wind schräg von vorne einen Liegeplatz mit 6 bis 8 freien Boxen nebeneinander angepeilt und es wurde spannend. Der achtere Festmacher war schnell belegt, ausreichend Schwung geholt damit es an den Steg reicht und man nicht vorher „verhungert“, Motor auskuppeln und mit dem Bootshaken auf das Vorschiff geflitzt. Und hier begann das Problem, allerdings anders als erwartet. An dem Steg war nichts, was man mit dem Bootshaken greifen konnte, keine Klampe, keine Öse, nichts. Also plazierte ich die Hafenzange zwischen den Stegbohlen und zog das Bötchen heran. Da der Wind jedoch schräg von vorne kam, das Bötchen seitlich wegzutreiben gedachte und der Bootshaken für solche Querbelastungen nicht ausgelegt war ließ ich in fahren und sprang mit einem der vorderen Festmacher auf den Steg. Der Bootshaken blieb jedoch nicht wie erhofft im Steg stecken sondern schwamm von dannen, zum Glück in Richtung Hafen. Also erst mal das Bötchen festgemacht und dann nach dem Haken gucken. Ein netter Motorbootfahrer brachte ich mir dann zurück. Geschafft, nichts kaputt, keine Kratzer im Schiff. Gut.

Zu den Leuten, die ich für diesen Törn shanghaien wollte gehörte auch Jan Tebbe-Simmendinger, der eigentlich mit seinem Staatsexamen durch sein dürfte. Jan hatte allerdings keine Zeit. Aber am Mittwoch war er auf der Müritz. Es sollte das Foto für das Titelbildes ADAC Marinaführers 2010 geschossen werden. Dazu war auch beim Vercharterer Logisch eine Bavaria 33 angemietet worden, die mit dem Parasailor der Firma istec und einem Motorboot vor der Müritzkulisse fotografiert werden sollten. Jan und Alex holten mich früh ab und wir fuhren nach Rechlin und übernahmen dort die Bavaria. Zusammen mit dem Fotografen, Steffen Böttcher, ging es Richtung Klink, dessen Schloß sich als Kulisse geradezu anbot. Irgendwann stießen die Motorjacht und das Fotografenboot zu uns. Alex und Steffen besetzten das Fotografenboot, 2 Mann die Motoryacht und ich segelte mit Jan die Bavaria.

Unter Parasailor ging es immer wieder vorbei am Schloß Klink. Die Motoryacht wurde per Funk dirigiert. Alles nicht so einfach, da die Sonne nicht immer schien. Zur Verlängerung der fototauglichen Momente reduzierten wir die Fahrt mittels Rückwärtsgang auf ein steuerfähiges Maß.

Danach das Ganze noch einmal in der Binnenmüritz mit Waren im Hintergrund. Als das Fotoshooting für beendet erklärt wurde nahm ich den bremsenden Rückwärtsgang heraus. Steffens Gestikulieren ließ uns aber wieder auf seine bremsende Wirkung zurück greifen. Das schwach motorisierte Fotografenboot kam mit Vollgas nicht hinter der Bavaria mit dem Parasailor hinterher. Nachdem die Leute auf den Schiffen wieder richtig einsortiert waren ging es bei herrlichstem Sonnenschein und Wind zurück in die Marina Claassee. Der Plan, den Stichkanal in den Hafen unter Segel zurückzulegen, wurde verworfen. Der Spi könnte sich den Bäumen verfangen. Allerdings hätten die Motorbootfahrer nicht schlecht geguckt.

Mit einem schönen Abendessen in der Gaststätte im Regattahafen (3 Seiten der Speisekarte sind Fischgerichte!) klang der Abend aus.

Am nächsten Morgen machte ich einen Bummel durch Röbel und ein paar Besorgungen. Gegen 10 mußte ich mich noch einmal zum Wasser Bunkern verholen und dann ging es wieder hinaus auf die Müritz. Aus der Bucht, an der Röbel liegt, mußte ich hinaus Kreuzen. Es wehte aus Nordost und daß in guten Böen. Ab und zu ließ sich die Sonne sehen. Nach dem Mittag flaute es etwas ab und die Sonne schien ohne durch vorbeiziehende Wolken unterbrochen zu werden. Die Anzugsordnung wechselte zur Badehose

Es ging bis Tonne 40, um die Untiefe „Rosenberg“ zu Tonne 36. Dort fiel dann der Anker und mit Taucherbrille bewaffnet ging es ins kühle Naß. Ich muß gestehen, daß ich nicht sehr lange untertauchte. Allerdings wußte ich jetzt, wie das Bötchen unten herum aussieht. Anschließend wurde Mittag gekocht und nach dem Abwasch wurde der Anker gelichtet und der Kurs in Richtung Rechlin Nord abgesetzt. Plan war es, eine Nacht zu Ankern. Telefonisch konnte ich Gerald, den Nachbarn vom Wochenendgrundstück, zum gemeinsamen Segeln am Freitag überreden. Er wollte am nächsten Morgen um 9 Uhr in der Marina Claassee vorbeikommen. In der Seekarte verzeichnete Ankerplätze gibt es nur bei Sietow und in der Kleinen Müritz. Das war beides zu weit weg von Marina Claassee und außerdem schief der Wind ein. Also fiel der Anker zwischen der Marina und dem Bolter Kanal bei Tonne 22. Ich machte es mir gemütlich, genoß einen wunderschönen Sonnenuntergang zwischen den beiden Röbbeler Kirchturmspitzen und krabbelte in meinen Schlafsack. Als ich nachts noch einmal raus mußte sah ich einen fabelhaften Sternenhimmel mit der Milchstraße. Eine mondlose, klare Nacht. Leider war das Deck vom Tau klitschnaß. Sonst hätte ich mich noch draußen hingesezt.

Der Morgen des letzten Chartertages begann mit Frühstück und Abwasch. Wegen nicht vorhandenen Windes mußte ich das kurze Stück in die Marina

motoren. Unterwegs war ein Fischadler dabei, sein Frühstück zu fangen. Allerdings kam er nicht zum Erfolg, zumindest nicht während ich ihn beobachtete. Das Einhandfestmachen klappte einwandfrei und Punkt 9 Uhr kam Gerald. Bei gutem Wind und Sonnenschein ging es in die Binnenmüritz nach Waren. Von dort hoch am Wind zur Einfahrt nach Röbel und zum Dicken Baum. Zurück zur Marina Claassee mußten wir kreuzen. Gegen 20 Uhr machten wir kurz vor dem Sonnenuntergang in der Marina fest.

Die Übergabe des Bötchens am nächsten morgen verlief reibungslos. Eine schöne Segelwoche war vorbei, mit sehr gutem Wetter und viel Segelspaß, den ich allerdings leider nicht immer teilen konnte.

Dirk Schietke

RS500 STICHLING - Die erste Saison

April 2009. Nach einem langen Winter war es endlich so weit. Viel zu lange war es her, daß wir das letzte Mal segeln waren. Und es wartete auch noch ein nagelneues Boot auf uns. Endlich konnten Markus und ich den RS500, den der Verein Ende 2008 nach einer langen Planungsphase gekauft hatte, das erste Mal ausprobieren. Nur ein einziges Mal wurde das Boot bei der Eisarschregatta im Dezember von Marten und Markus schon gesegelt. Kurz und kalt.

Voller Vorfreude, aber auch mit viel Respekt vor diesem Boot, machten wir uns an einem der ersten schönen Tage, bei leichtem Wind, auf den Weg die neue Jolle in Beschlag zu nehmen. Durch die Zuschauer an Land wurde unsere Aufregung nicht unbedingt gemindert. Denn während wir uns aufs Wasser wagen durften, nutzen viele das gute Wetter ihre Boote klar für die Saison zu bekommen.

Wackelig machten wir uns auf den Weg raus aus dem Hafen. Unsere erste Ausfahrt führte uns in die Schweinebucht. Schnell merkten wir, welchen Unterschied es macht, ob man eine XY oder eine moderne, leichte Jolle segelt. Hektisch bewegten wir uns von der einen zur anderen Seite, da wir ständig befürchteten zu kentern. In Anbetracht der Wassertemperatur stand uns nicht wirklich der Sinn danach. Nach einer Stunde kehrten wir dann glücklich, zufrieden und vor allem trocken wieder in den Hafen zurück. Denn, tatsächlich verzeiht einem das Boot mehr Fehler, als wir befürchteten. Auch wenn wir im Laufe der Saison wahrscheinlich noch zu den ungeschlagenen Kenterkönigen aufsteigen sollten.

Nachdem der erste Schritt unternommen worden war, und uns genügend Sicherheit gegeben hat, fingen wir bald mit dem regelmäßigen Training an. So konnten wir, während alle Anderen dienstags an ihren Booten bastelten und um uns herum noch die Dickschiffe ihr Dasein an Land fristeten, den Frühling auf dem Wasser genießen.

Zu unserem Glück stieß gleich im April Antonia zu unserer Crew, sodaß sich fast immer jemand fand, der segeln wollte. So gelang es uns häufig, mehrmals die Woche auf dem Wasser zu sein.

Als Nächstes mußte ein Name gefunden werden. Wir hatten gehört, daß ungetaufte Boote Unglück bringen sollen. Keiner von uns wollte das riskieren. Fleißig sammelten wir Namen, bis wir uns auf STICHLING geeinigt



Taufe während des Ansegelns

hatten. Pünktlich zum offiziellen Saisonstart beim Ansegeln fand dann bei bestem Wetter die Taufe statt. Unter den Augen vieler Mitglieder segelten Robert und Annika das frisch getaufte Boot. Wenig später verkündete dann dank Marten ein geiler (gelungener) Schriftzug den Namen offiziell auf dem Rumpf. Alle waren begeistert, wie der doch eher klassische Name durch ein modernes Design an das Boot angepaßt wurde.

Von da an konnte die Saison richtig starten. Antonia, Markus und ich schafften es teilweise bis zu viermal die Woche auf dem Wasser zu sein. Mit steigender Gewöhnung an das Boot trauten wir uns langsam immer mehr zu und erlebten eindrucksvoll, wofür dieses Boot eigentlich konstruiert wurde. Die Gleitfahrt unter Gennaker. Mit für uns bis dato ungekannter Geschwindigkeit und einem ordentlichen Schub Adrenalin schossen wir über die Warnow. Auch an Tagen, wo der ein oder andere Segler gern an Land blieb, versuchten wir möglichst viel Routine auf dem STICHLING zu bekommen. Dümpelten wir dann bei wenig Wind gerade noch so aus dem Hafen heraus, wurden wir häufig gleich um die Ecke mit einem schönen Segelabend belohnt.

Denn nicht nur bei straffen Winden, sondern auch bei einem lauen Lüftchen kann der RS seine Stärken zeigen. Dank seiner leichten Bauweise und guten Segeleigenschaften macht er gut Fahrt und wir können ordentlich Strecke zurücklegen. Und das war wichtig. Denn, obwohl einem der Einstieg zum schnellen Segeln einfach gemacht wird, und das Boot aufgeräumt und übersichtlich gehalten ist, so merkten wir auch schnell, wo die eigenen Grenzen liegen. Kaum ein Training verging ohne Kentern, und gerade wenn wir dachten, daß ein Manöver nun endlich sicher klappt, brachte ich das Boot zum Kippen.

Wollten wir aber endlich an einer Regatta teilnehmen, so sollte auch bei



Ausflug auf der Warnow

Wind nicht automatisch jede Halse als Schwimmunterricht enden. Und spätestens Ende August konnten wir uns nicht mehr drücken. War der STICHLING doch für den vom Verein ausgerichteten Warnemünde-Cup fest gemeldet.

Gleich zum Beginn des Sommers wurde unser Training allerdings in seiner Regelmäßigkeit erst einmal unterbrochen. Eine gebrochene Nase bei Markus, Lernstreß bei Antonia und ein geprellter Daumen bei mir machten uns unser Dasein als Segler nicht gerade leicht. So verpaßten wir viel gutes Wetter, tolle Winde und bestimmt großartige Ausfahrten. Um uns trotzdem noch gut auf unsere erste Regatta mit dem RS500 vorzubereiten, wurde er im August nach Warnemünde verlegt.

Vor allem Markus und ich hatten dort die Gelegenheit das Boot einmal ausgiebig zu fahren. Bei guten Bedingungen mit viel Sonne und Wind hatten wir endlich den Platz, um das Boot mal laufen zu lassen und vor allem die Fahrt unter Gennaker zu trainieren. Hatten wir auf der Warnow oftmals vor allem damit zu kämpfen, nicht zu schnell wieder auf der anderen Seite zu sein, konnten wir uns vor Warnemünde darauf konzentrieren den Kurs auszufahren, das Boot zu trimmen und Halsen in Ruhe zu steuern. Auch das Kentern bei Welle übten wir zwangsläufig. Für mich war es die erste Ausfahrt mit einer Jolle auf die Ostsee und das Verhalten bei Seegang gänzlich neu. Bei anderthalb Meter Welle am Wind den Strand runter oder unter Gennaker die Wellen Richtung Hohe Düne zu surfen waren wohl für uns beide Highlights der Segelsaison. Nach einer knappen Woche Segeln in Warnemünde fühlten wir uns zumindest sicher genug, um im Startfeld der International 14 anzutreten und uns mit anderen RS500 zu messen.

Genauer gesagt, mit einem RS500. Denn, das muß leider auch gesagt werden, ist der RS 500 bisher in Deutschland wenig verbreitet. So fand sich nur ein weiteres Boot, um am Warnemünde-Cup teilzunehmen. Am Wochenende um den 22.-23. August startete die von unserem Verein ausgerichtete Regatta für Ixylon, International 14 und RS500.

Und so wurde die Regatta für Markus und mich weniger eine Wettfahrt als



Während des Warnemündecups

Bild: Yvonne Nüske

viel mehr eine Lehrstunde, was mit diesem Boot noch möglich ist. Schon bald nach dem Start hatten wir das Nachsehen und verloren mit jeder Runde ein wenig mehr den Anschluß. Hier zeigte sich, wie sehr ein zweiter RS dem Training zu gute kommen würde. Trotz verlorener Wettfahrten war der Warnemünde-Cup für uns eine gelungene Veranstaltung denn Spaß hat das Segeln alle mal gemacht.

Leider endete die Segelsaison 2009 dann auch mit diesem zweiten Platz in Warnemünde. Nur noch wenige Ausfahrten konnten gemacht werden, da alle im Team durch die Uni so sehr in Beschlag genommen wurden, daß kaum noch Zeit für unser Hobby blieb. Ab Oktober trennten sich unsere Wege fürs Erste. Antonia ist zum Studieren nach Gießen gegangen und mich zog es für ein Semester nach Lübeck.

Aber wenn ich jetzt hier sitze, nach draußen gucke und das Gefühl habe, ich befinde mich in einem verschneiten Mittelgebirge, dann freue ich mich besonders auf den Frühling und zähle die Wochen, bis es wieder aufs Wasser geht. Und dann, mit den Erfahrungen des letzten Jahres, einem zweiten RS in Aussicht und hoch motiviert, können wir hoffentlich dieses Boot mehr Leuten im Verein nahe bringen und an anderen Regatten teilnehmen.

Zuallerletzt möchte ich noch meinen Dank an alle aussprechen, die die Anschaffung dieses Boots ermöglicht haben, die es gewagt haben sich auf eine neue Bootklasse einzulassen und die so viel Zeit in die Vereinsarbeit gesteckt haben, bis dieses tolle Boot endlich angeschafft werden konnte.

Thomas Wossidlo

Fotogalerie 2009







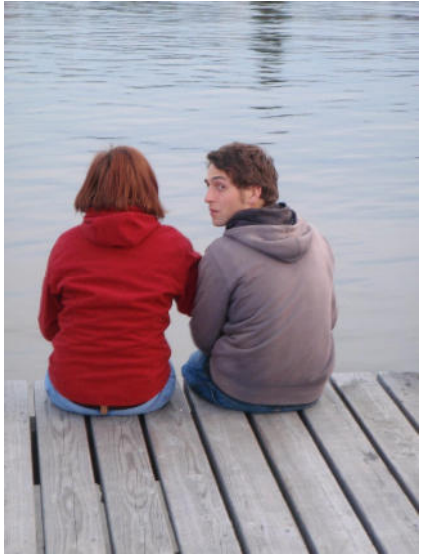














Jahresbericht der gemeinsamen Jugendgruppe des ASV und MYCR 2009

Wie in jedem Jahr haben wir auch 2009 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 2009 unsere Künste im Ski- und Snowboardfahren beweisen konnten. So fuhren wir im Februar nach Tschechien und konnten uns ausgiebig im Schnee austoben.

Danach drängten wieder die Bootsarbeiten in Gehlsdorf. Hier stand vor allem das Lackieren von Schwertern und Rudern auf dem Plan aber auch Löcher ausbessern in den alten Booten.

Doch lange hielt es die ersten nicht mehr im Bootsschuppen und so segelten wir Ende März bereits die erste Regatta in Ribnitz, wenn hier auch noch die großen Erfolge ausblieben.

Zu Ostern nahmen wir mit 3 420ern und 2 Cadets wieder am Frühjahrstrainingslager in Rerik teil. Während des Trainingslagers fand das Panic Race auf dem Salzhaff statt, das für unsere Teilnehmer einen guten Einstieg in die Regattasaison bot.

Im unmittelbaren Anschluß an das Trainingslager fand der Gothaer Cup statt, der für alle Segler den endgültigen Startschuß in die Saison darstellte. So konnten wir hier mit 2 420ern, 5 Cadets und 8 Optis einen großen Teil der Segler stellen.



Am zweiten
 Maiwochenen
 de fand der
 von uns
 ausgerichtete
 Magic Marine
 Cup statt. Hier
 segelten die
 Cadets um
 gute Plätze
 und die
 Europes
 nutzten die
 Regatta als
 Ausscheidung
 zur
 Qualifizierung
 für die

Jugend-EM/WM. Mit 21 Booten bei den Cadets und 31 Europes einschließlich diverser Betreuerboote der Teilnehmer war auch wieder ein ansehnliches Starterfeld zusammengekommen und damit der gesamte Yachthafen von uns okkupt. Dank der Hilfe von Vereinskameraden, vor allem der altbewährten von Spucki mit dem BUK und Axel aber auch neuer Helfer wie René mit seinem DONAR, konnten wir die Regatta wieder gut über die Bühne bringen und wurden durch sonniges Wetter und guten Segelwind belohnt.

Mitte Mai fuhr Andreas mit den Optis wie im vergangenen Jahr nach Kloster Lehnin zur Freundschaftsregatta. Von unseren 4 Optis konnte Ben den ersten Platz mit nach Hause nehmen und auch die anderen konnten an dem Wochenende viele interessante Eindrücke erwerben.

In der Woche trainierten unsere Segler regelmäßig auf der Warnow. Jeweils dienstags und donnerstags trafen sich die verschiedenen Trainingsgruppen um ihre technischen und taktischen Fähigkeiten



auszubauen. Bei den häufig aufgetretenen Personalengpässen bei der Trainingsbetreuung konnten wir teilweise auf ehemalige Segler/Trainer der Jugendgruppe, wie Gregor, zurückgreifen, die das eine oder andere Mal eine Trainingseinheit retteten.

Bei allen Bootsklassen ging es kräftig voran im Regattaplan, so standen vor den Sommerferien neben einer Rostocker Regatta auch Auswärtsregatten in Rerik, Geierswalde, und Güstrow auf dem Plan.

In der vorletzten Sommerferienwoche fand wieder unser Sommerlager in Barth statt. Die festen Unterkünfte in Barth sorgten für trockene und bequeme Betten und ersparten uns eine Menge Ausrüstung, die wir nicht mitbringen brauchten. Neben Andreas und Mäcky unterstützte uns Hans kräftig im Trainingslager und wurde von den Kindern mit seiner ruhigen und gewissenhaften Art auch gut angenommen. Durch eine kräftige Spende der Schlie-Stiftung konnten wir die Kosten des Trainingslagers auch so weit minimieren, daß für jeden Teilnehmer nur noch ein sehr kleiner Betrag übrig blieb und so keiner wegen des Geldes zu Hause bleiben mußte.



Gleich mit Schulanfang ging es zu den Landesjugendmeisterschaften nach Ribnitz, wo wir allerdings dieses Jahr mit nur 3 Cadets und 3 Optis nur eine kleine Gruppe waren. Auch wenn die Plätze bei den Optis mit Bens 7. Platz und Hendriks Platz in der ersten Hälfte und Soentkes und Antons 4. Platz bei den Cadets sehr gut waren. Die restlichen Segler hatten mit dem kräftigen Wind ordentlich zu kämpfen.

Höhepunkt im Herbst war das Blaue Band der Warnow der Jugendbootsklassen. Trotzdem wir gleichzeitig Ausrichter der Veranstaltung waren, konnten wir durch viele Helfer und gut eingespielte Organisationsmannschaften sowohl die Betreuung unserer Segler als auch die Durchführung der Veranstaltung gut über die Runden bringen. Auch hier waren wir wieder, wie auch schon beim Magic Marine Cup, auf den Dickschiffbereich für die Start- und Zielboote angewiesen, wo uns Ingo Richter mit der HÄRTE und Jens und René auf der ELEKTRA unterstützten. Mit Martina Hoffmann und Britta Krüger hatten wir außerdem eine gut eingespielte Küchencrew, die alle Teilnehmer und Helfer am Sonntag mit

Suppe versorgten. Mit 3 von 12 420ern, 6 von 11 Cadets und 7 von 39 Optis konnten wir mit unseren Seglern einen großen Teil des Starterfeldes stellen und schafften es sogar Segler auf die Bahn zu bringen, die bis dahin noch nie an einer Regatta teilgenommen hatten. Auch wenn es gerade für die Optis schwer war, sich in einem recht leistungsstarken Feld durchzusetzen, da gerade die Anfänger der anderen Vereine bei dieser Regatta im Gegensatz zu den vergangenen Jahren fehlten.

Kurz vor Saisonschluß stand dann noch die Bestenermittlung der Cadets in Güstrow an. 3 Tage lang kämpften 46 Boote aus MV, Berlin, Brandenburg, Sachsen, Polen und Tschechien um den Titel. Wir selbst waren mit 6 Cadets zum Insee gefahren. Soentke und Anton wurden mit einem 4. Platz in der Gesamtwertung bestes deutsches Boot und damit inoffizieller Deutscher Meister. Bei der Regatta zeigte sich der Herbst von seiner stürmlichsten Seite und sorgte mit kräftigem Wind und Regen für Kenterungen und durchgefrorene Segler, die sich zwischendurch immer mal wieder im Clubhaus aufwärmen mußten, dann aber meist trotzdem noch einmal rausfahren um sich zu beweisen.



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 und gingen zu unserer üblichen

Winterbeschäftigung – Theorie und Hallentraining über.

Im Herbst konnten wir 2 neue Cadets in unserem Bootspark aufnehmen. Durch eine großzügige Spende der Schlie-Stiftung war es uns möglich, im Anschluß an die Cadet-EM in Spanien ein Charterboot, daß nur bei der EM und der WM im Jahr zuvor gesegelt wurde und



ein nagelneues Boot zu kaufen. Die neuen Boote überzeugten neben ihrer Verarbeitungsqualität auch durch ihre Schnelligkeit. Bei den 2 Regatten, bei denen sie 2009 noch zum Einsatz kamen, konnte vor allem Soentke und Anton mit seinem neuen Boot einen ersten Platz beim Blauen Band und den Platz als bestes deutsches Boot bei der Bestenermittlung in Güstrow erzielen.



Anfang Dezember bot unsere alljährliche Weihnachtsfeier im Clubhaus die Gelegenheit bei Kaffee und Kuchen gemeinsam mit den Seglern und Eltern die Saison noch einmal Revue passieren zu lassen und neue Pläne für die Saison 2010 zu schmieden.

Abschließend bedanken wir uns bei allen Seglern, Eltern, Übungsleitern und allen anderen die uns unterstützten, da ohne deren Hilfe die Organisation und Durchführung des Trainings sowie unserer Trainingslager und die Teilnahme an Regatten nicht möglich gewesen wäre. Weiterhin bedanken wir uns bei allen Spendern, vor allem bei der Schlie-Stiftung, die es uns ermöglichte unseren Bootspark in einem Umfang zu erneuern, wie es uns vorher noch nie möglich war.

Birgit Mennenga + Inga Ahrens + Friedo

Expedition Bornholm...

.... So hatten wir unsere Familienurlaubsreise 2009 genannt.

Mannschaft: Harry (Skipper), Heidi (Skipperin), Frieda (8), Johannes (6)

Prolog

Schon ziemlich genau seit einem Jahr freuen wir uns auf diese Herausforderung. Nun ja, für mich und meine Heidi als alte UNIVERSITAS - oder besser „alte UNIVERSITAS“-Segler liegt Bornholm ja sozusagen vor der Ostmole. Aber für Hannes und Friederike (Frieda) wird es das bisher aufregendste Abenteuer ihrer jungen Segler-Laufbahn. Auf unserer Rund-Rügen-Tour 2008 konnten wir vor Stubbenkammer jedenfalls nur mit Mühe eine Meuterung verhindern, als wir sagten: Ja, da im Nordosten liegt Bornholm, aber wir segeln jetzt trotzdem nur nach Glowe! Da waren die beiden 5 und 7 Jahre alt, mit uns auf ihrer zweiten Segelurlaubsreise, und sie nahmen uns das hohe Versprechen ab: Aber nächstes Jahr segeln wir nach Bornholm!

Nun ist es also soweit: Wir haben uns rechtzeitig wieder - wie schon die beiden Reisen zuvor – in Stralsund-Altefähr ein Folkeboot gechartert. Martin Ziegler hat sein Unternehmen Ende 2008 verkauft, nun ist Philipp Schaich der neue Eigner der 4 Folkeboote unter der Flagge von „Nordschipper“ in dem kleinen, gemütlichen Hafen mit der wunderbaren Hafenbar mit dem selbstgebackenen Kuchen. Wie wollen wir denn diesmal segeln? ZEITLOS, HALTLOS, oder SORGLOS.... So heißen die drei Boote aus GFK mit Holzauf- und ausbau. HALTLOS würde ja zum Ziel unserer Expedition am besten passen und war auch unser Schiff 2008. Wir haben uns trotzdem für die SORGLOS entschieden, denn da sind die Duchten im Cockpit länger und man kann besser zu zweit nebeneinander sich vor dem Spritzwasser wegducken.

Ganz und gar nicht sorglos gingen wir natürlich an unser Vorhaben heran. Schließlich sollten unsere Kinder lernen, wie man so etwas anpackt, ohne Übermut oder Leichtsinn. Da die beiden mit Näherrücken unseres Reiseantritts immer aufgeregter wurden, war es gar nicht so schwer, ihnen immer wieder mal ein paar wichtige seemännische Grundlagen in Erinnerung zu rufen (Welche Farbe hat Steuerbord und welche Seite ist das?) Nun ja, nicht nur das. Auch hat Frieda, die ältere, uns schon das Hiddenseefahrwasser entlang gesteuert, Logbuch geschrieben und schon mal etwas mit Karte und Kursdreieck geübt. Schließlich segeln wir auf einem Folkeboot. Ganz klassisch mit Bordkladde, Fernglas, Autoradio und Kompaß.... Ok, wenn man dem nicht traut, kann man mit dem Hand-GPS natürlich sich 'n Ort holen.

Wir sind am **Samstag 1. August 2009 früh in Altefähr**, wollen den Brückenzug um 12:30 kriegen, damit der Urlaub möglichst gleich ganz doll

losgeht. Die Übergabe wird etwas beschleunigt, fast haben wir ein schlechtes Gewissen, weil wir mit dem armen Philipp so etwas überfallartig die Checks durchgehen. Ablegen und los! Endlich los. Der 5-PS-Aussenborder tuckert uns durch den Rügendamm, wir sind sofort wieder wie zuhause. Erstes Ziel: Stahlbrode. Ist zwar nicht sonderlich aufregend, aber auf dem Weg zu unserem großen Ziel und zum Wiederangewöhnen ganz praktisch für die erste Nacht.

Für den nächsten Tag stand eigentlich schon Saßnitz auf dem Plan. Aber da wir beim Aufstehen trödeln (immerhin ist ja Urlaub!), verkürzen wir die Etappe auf Lubmin. Außerdem macht Späteinlaufen in Saßnitz überhaupt keinen Spaß (Die Toilettensituation ist eine Katastrophe, und die „neuen“ Steganlagen sind noch immer nicht nutzbar!).

Also Lubmin, 5 Stunden nach Stahlbrode bei gemütlichen SO 2-3 (letztes Jahr hatten wir hier schon das erste Mal richtig was auf die Mütze bekommen). Wir treffen RAFIKI und BRISE mit Klein-Harry und Familie vom ASV, trinken ´n Rotwein zusammen, die Kinder freuen sich über Hafenfremdschaften. **Am Montag** dann regnets, und regnets bei NW 5 – nee, das dann doch nicht. Wir bauen schließlich doch noch die Kuchenbude auf, als es so langsam kein trockenes Fleckchen auf dem Schiff gibt, hören Seewetterberichte, gehen auf die VATERLAND (Hamburger Kneipendampfer im Hafen) Mittagessen – Hafentag.

Dienstag 4. August: 11:20 Ablegen und Kurs Landtief. (Mann, sind wir immer spät dran. Aber auf so ´nem kleinen Schiff mit kleinen Kindern.... Ehe man alles abgewaschen, aufgeräumt, umgezogen, vorbereitet hat.... Na schließlich wollen wir grundsätzlich nur mit einem seeklaren Schiff und einer seeklaren Mannschaft losfahren!). Nord 1 bis 2 – hoffentlich kommen wir noch bei Licht in Saßnitz an. Landtief-Ausgang: Da ist die Ostsee! Und da hinten irgendwo liegt Bornholm. Wir bremsen unsere euphorischen Kinder etwas: „Erst nochmal die Wetterlage checken und alles in Ruhe besprechen...!“

Bißchen mehr Wind wird es noch, so daß wir kurz vor 19 Uhr vor den Saßnitzer Molen kreuzen. Wir freuen uns schon auf den Italiener!! (Das Beste am Hafen ist der Italiener! Leckerstes Essen, leckerstes Eis, freundliche Leute, Riesensalate, Schönes Ambiente...). Ein Muß! Das Schiff ist fest längsseits an der Ostmole, diesmal ist der immer stehende Schwell einigermaßen erträglich. Da steht plötzlich einer an der Kai „He, das Schiff kenn´ ich doch. Das war mal mein Schiff! Schönes Schiff.“ Wir erfahren, daß SORGLOS vorher mal APOLLO geheißten haben soll, schwatzen kurz, und dann ab in die Pizzeria, bevor der Seetag uns zu müde macht.

Mittwoch 5. August: Heute, heute soll es sich entscheiden. Bornholm oder nicht! Die Schiffsführung macht es spannend. Erstmal wird verproviantiert, der Außenborder etwas bearbeitet (Skipper Harry und seine

Motoren...), das Rigg durchgesehen, die Batterie geladen, der Seewetterbericht gehört, die Digicam und die Karten rausgekratzt: „Zeigt doch mal, Kinder, wo wir sind. - In Saßnitz, aha. - Und wo wollen wir hin? Nach Bornholm. - Hurraaaa!“ Klar, natürlich fahren wir nachts! Endlich mal wieder Nachtfahrt. So richtig. Nur Wasser und Sterne und etwas Wind. So wie wir Alten es vor 15 Jahren mit der alten Lady gemacht haben. Die Wetterlage ist inzwischen sehr verlässlich geworden, und auch nur unter dieser Bedingung gehen wir es heute mit den Kleinen an. Stabiles Baltikum-Hoch bis Sonntag. Und wenn man nachts segelt, lernt man ja noch viel mehr Seemannschaft. Und das fast Entscheidende: Wir könnten nachmittags im Hafen sein und brauchen nicht bei Sonnenuntergang



Bornholm-Hammerknuden

überfüllte Liegeplätze verfluchen.

Expedition Bornholm tritt also in ihre entscheidende Phase: Es ist 17:25 Uhr, wir gehen auf Nachtfahrt Kompaßkurs 78,6. Blauer Himmel, NO 2-3 (Klar, was auch sonst. Da wollen wir ja auch hin.) Um 20:58 taucht die glutrote Sonne ins tiefblaue Meer, mein Gott ist das kitschig schön immer wieder! Wir teilen die Wachen ein: Erste Wache Harry und Frieda, zweite dann Heidi und der Moses. Es ist noch erträglich warm, geschätzt 12-15 Grad. Kurz bevor sich die beiden in die Koje verkrümmeln, geht an Stb. der Mond auf. Vollmond!

Mein Gott, ist das schon wieder kitschig schön. (Um den hab ich mich gar nicht gekümmert. Aber er wird mir etwas beim Steuern helfen in der Nacht, denn unser Kompaß ist unbeleuchtet – was wir vorher schon wußten und uns eigentlich als unser größter Unsicherheitsfaktor bei der Nachtfahrt erschien.).

Kurs Bornholm. Zum Glück brauchen wir nur 2 Kreuzschläge machen und sind ansonsten hoch ran bei 2-3 Windstärken, nach Mitternacht auch mal etwas mehr. Aber es bleibt trocken im Cockpit. Nach 20 Meilen sind wir allein auf der riesigen Ostsee, und meine Tochter ist fasziniert von dem



Bornholm-Hæsle

gewaltigen Sternenhimmel. Als sie müde und fröstelnd auf den Bodenbrettern auch keine rechte Ruhe findet, schicke ich sie in ihre Koje: Geh ruhig schlafen. Das Wetter ist schön, kein Problem zum Segeln. Kaffee-Thermoskanne, Taschenlampe und Schokoladentafel sind im Cockpit. Der

Mond und die Sterne verstecken sich in der zweiten Nachthälfte hinter dünnen Schichtwolken, so daß ich jetzt des öfteren den GPS zur Kurskontrolle hinzunehme. Das hatte ich bisher in meinem Seglerleben noch nicht: Ganz allein im Cockpit mitten in der wunderschönen Nacht. Unten schläft alles friedlich trotz (oder wegen?) des gleichförmigen Schaukelns des Schiffes in den heranrollenden Wellen. Immer wieder taucht die Bugspitze ein und läßt das Wasser bis zu den Wanten über das Deck waschen. Ich weiß, daß ich nur einmal laut rufen brauche, und meine Frau steht bereit und schaut in die Seekarte oder holt die Fock dicht bei der Wende. Das gibt ein gutes Segel-Gefühl!

Um vier Uhr werde ich aus meiner müden Einsamkeit abgelöst, die zweite Wache blinzelt verschlafen in den nahenden Sonnenaufgang. Der Wind hat wieder nachgelassen, der Moses Hannes versucht bei 3 Knoten Fahrt einem Bornholm-Fischer auf der Rønne-Bank großräumig auszuweichen, der hier seine unregelmäßigen Kreise zieht – Man kann die Insel schon fast erahnen. Die Freiwache hat keine rechte Ruhe und zieht den schönen frühen Morgen dem Gedümpel in der Koje vor. Ab dreiviertel acht steuert Friederike, der Skipper macht Frühstück. Dann müssen wir doch noch

etwas kreuzen. Wir haben uns gegen Rønne und für Hæsle (ein paar Meilen nördlich Rønne) entschieden (heimlicher Wunsch des Skippers: Von dort aus ist es ja etwas kürzer um die Nordspitze herum nach Christiansö.). Natürlich haben wir ja auch noch Zeit, wollen segeln, und Rønne ist uns irgendwie zu groß für unser kleines Schiffchen.



Inzwischen brist es nochmal ordentlich auf. Wir kreuzen die letzten 8 Meilen bei 5 Knoten mit nicht mehr voll stehendem Groß gegen die Sonne und den Wind, Hæsle kommt näher, und alle sind schon gespannt, wie so eine dänische Ferieninsel wohl aussieht. Dichter unter Land wird der Wind dann wieder deutlich ruhiger, und jetzt heißt es endlich nach 55 sm und 18 Stunden: Klar zum Segelmanöver.

Mittags Punkt 12 am Donnerstag sind wir im Hafen Hæsle. Nachdem der Yachthafen keine freien Plätze bietet, finden wir längs an der Pier im Sportbootteil des Fischerhafens ein nettes Plätzchen. Was ein Glück! Keine 5 Bootslängen entfernt im Hafenbecken eine Ponton-Bade-Insel mit einem 3-Meter-Sprungturm – ein Paradies für unsere Tochter. Wenige Segler hier, man kann bequem längsseits liegen, der Ort sehr verträumt, ganz anders als die Touristen-Hochburgen an der Ostküste. Aber dänisches Softeis (wovon die kleine Portion für eine ganze Familie reicht), Hotdogs im Havnegrill, Leihfahrräder vom entfernteren Campingplatz, gute Einkaufsmöglichkeit im Ort – Alles irgendwie richtig Urlaub.

Nach dem Segeln brauchen unsere Kinder (und wir) auch wieder etwas Landstreicherei, außerdem kennen auch wir Bornholm ja eher von See als auf dem Land selbst. Also radeln wir die Küste entlang, sehen minikleine Häfen und die älteste Heringsräucherei. Ein Highlight und empfehlenswert:



Die Wanderung von Sandvig auf dem Hammerknuden (Die Berge im Inselnorden) über Hammer Fyr, Hammerhavn und Schloß Hammershus, den alten Rettungsweg an der Küste entlang bis nach Vang und zurück mit dem Bus bis Hæsle. Im Hafen haben wir das Internet-Terminal im Hafenmeisterbüro im Blick, daß uns

vorbildlich immer die Großwetterlage präsentiert: In der Nacht von Montag auf Dienstag wird der Wind auf zunehmend 5-6 Bft. West herumgehen. Das heißt: Wir sollten Montag abend wieder irgendwo in Rügenschens Gewässern sein. Harry begräbt (vorläufig) seinen Traum von der Christel, und wir sind auch ganz froh, daß wir nicht in einem Hafen an der Ostküste liegen, in den man (zumindest mit unserer Hilfs-Motorisierung) bei 5 aus Ost nicht gut rein und schon gar nicht rauskommt zwischen den felsigen Untiefen.

Der Sonntag 9. August wird daher unser Abreisetag: Wir hauen die letzten Öre für Eis auf den Kopp, machen am Nachmittag unser Schiffchen seefein, und bei SO 3 legen wir um 18 Uhr ab Richtung Heimat. Manche Segler im Hafen gucken etwas irritiert (Wo die wohl um diese Zeit jetzt hinwollen mit ihrer Nußschale?). Der Himmel bezieht sich, an Deck ist es feuchtkühl – Mit dem tollen Sonnenuntergang der Hinreise wird es wohl diesmal nichts, schade. Gerade als wir die Wachen einteilen, lösen sich doch noch die Wolken auf, und die Sonne gönnt uns – beinahe so schön wie vor 4 Tagen – doch noch einen rotglänzenden Sundowner. Natürlich kommt eine Stunde später auch der Mond, nicht mehr ganz voll, dafür nun für die ganze Nacht ohne beeinträchtigende Wolken.

Dieses Mal fahre ich die erste Wache mit unserem Moses. Ich habe mich wieder darauf eingerichtet, bis kurz vor Sonnenaufgang zu steuern, dann haben die Frauen mehr Sicht und sind nicht so müde. Der Wind ist diesmal noch stetiger und bleibt bei 2-3 Bft. aus S bis SO. Meine immer auf stand-

by schlafende Bootsfrau fragt mich beim Navigieren, ob wir durch das NATO-Übungsgebiet fahren sollen oder nicht. Was soll's: Sonntags werden die doch nicht schießen, klar fahren wir direkten Weg. Gegen 23 Uhr sehen wir in Kursrichtung am nächtlichen Horizont die Swinemünde-Fähre, hell erleuchtet. Hm, komisch, die bewegt sich irgendwie gar nicht. Und überhaupt, die kann doch jetzt nicht schon zu sehen sein, bis eben waren doch nur irgendwelche Fischer auf'm Adlergrund an Bb. zu sehen. Ansonsten kann es hier im Seegebiet nichts Festes geben, diverse Forschungsplattformen und Meßmasten sind alle weit weg. Als sich nichts

ändert, aber die erleuchtete „Fähre“ blendend heller wird, wird's uns doch zu mulmig und wir beschließen für uns: Das ist jetzt wohl doch ein NATO-Zielscheiben-Ponton. OK, 30 Grad abfallen, müssen wir eben doch um die NW-Ecke des Übungsgebietes herumkreuzen. Irgendwann können wir dann doch wieder langsam mit 2-3 Knoten Fahrt auf Kurs Richtung Rügener Kreideküste gehen. Die „Lichterscheinung“ und noch eine zweite verschwinden ganz langsam an Bb., dafür tauchen nach einer Weile tatsächlich zwei Frachter und die echte



Swinemünde-Fähre auf. Die Peilungen stehen. Ein Uhr. „Heidi wach auf, mach mal ´n Ort, und sieh doch mal auf die Karte, wo wir uns eigentlich so herumtreiben.“ Ok, Salon-Licht einschalten – in dem Moment geht der Clipper aus, unser Echo-Log-Kombi. Wie, was denn nun los? Als wenig später das Posi-Licht sich auf ein klägliches Glimmen reduziert, ist der Fall klar: Blackout. Wieso denn das? Die Batterie-Spannungsanzeige stand doch fett im grünen Bereich, beinahe am Anschlag! Und wir hatten doch keine Stromfresser in Betrieb in den letzten Tagen, gar nichts. Allerdings hatten wir in Dänemark auch nicht geladen, da es keinen Adapter an Bord gab. Wie gut, daß wir klassisch navigieren und immer Ort und Kurs in die Bordkladde und die Karte pinseln... (Erinnert uns an INGEBORG IV – für Insider).

Sei's wie es sei. Um uns herum waren zwei Frachter und ein Kabel achteraus ´ne Fähre, welche inzwischen vollständig aufgestoppt hat. Wahrscheinlich quakt dort auf der Brücke der Wachhabende in sein UKW,

was für'n bescheuerter unbeleuchteter Segler hier mitten auf dem Schifffahrtsweg herumtreibt. Mann, ist mir das peinlich! Ich sitze mit dem Handscheinwerfer im Cockpit und fuchtel damit irgendwie achteraus herum, damit die wenigstens nicht denken, ihr Radar veralbert sie. Blödes Gefühl. Lieber acht Windstärken als drei Dampfer!! Nach einer endlosen Zeit sind die alle irgendwohin verschwunden, und der nächste ist dicht unter Stubbenkammer und weit weg.

Um 6:25 am Dienstag, den 11. August: Wir sind inzwischen anderthalb Meilen vom Seehundriff entfernt und können Binz schon erkennen, ich liege in der Freiwachen-Koje, die wachführende Mannschaft verlangt nach Frühstücksbrötchen – Soll sie haben! Mein „mitwachender“ Moses Johannes hat übrigens bis jetzt an Deck (seit Wachbeginn am Abend!!) verharrt. Er hat zwischendurch auf der Ducht in Lee wunderbar geschlafen, war bei Bedarf immer verfügbar („Willst du nicht in die Koje gehen? - Nö, ist schön hier. Was ist das für ein rotes Funkellicht? – Der Meßmast auf dem Adlergrund. – Ach so, ok.“)

Da es früh am Morgen ist und der Saßnitzer Italiener noch zu hat, beschließen wir, weiter in Richtung Greifswalder Bodden zu segeln. Zwischen Nordperd und Landtief kreuzen wir bei inzwischen guten 5 Bft. noch ganz ordentlich mit einem Reff, später sogar zwei Reffs. Nachher zwischen Vilm und Rügen wird es dann wieder ganz gemütlich, und mittags um 13:30 liegen wir in Lauterbach in der Box. Fünfundachtzig Seemeilen. Und am Mast weht stolz der Danebro: Expedition Bornholm ist glücklich wieder „zu Hause“.

Der Dienstag 11. August ist ein verdienter Hafentag, mit Rasendem Roland und Buchladen Putbus und frisch an Bord gebratenen Flundern und so.

Mittwoch: Wir sind irgendwie noch euphorisch. Immerhin haben wir 4-5 aus West mit Schauerböen, noch drei Tage bis zur Abgabe unseres sorglosen Schiffes, und wollen mal nach Freest, da waren wir noch nicht. Mit einem Reff jagt uns unsere Frieda bis zur Tonne Zicker durch die Regenwände, danach gibt es noch ein zweites Reff, bis wir um 17 Uhr in Freest in dem kleinen wunderbar versteckten kuscheligen Vereinshafen in der Box liegen.

Donnerstag: Der Plan: Von Freest nach Stahlbrode, immerhin sollen wir am nächsten Abend in Altefähr zum Check-In sein. Bei West 5 zunehmend legen wir gleich mit zweitem Reff ab, stecken zwischendurch neben dem Bagger vor Peenemünde-Nordhafen im Sand (Die Seite war als „frei“ markiert!), kämpfen uns durch die steilen Brecher des Greifswalder Boddens und beschließen ob unsere klatschnassen Kinder, bei West 6-7 nach Lubmin abzulaufen. Dort heißt es ab 15 Uhr nur noch: Klamotten und Schiff trocknen. Der Seewetterbericht verspricht bei West 5-6 langsam abflauende Winde für den Freitag.

Freitag: Es brist, und brist. Aus dem Hafen traut sich keiner raus. Ein paar wenige (große) Schiffe laufen während des Tages ein, und wir wollten heute abend in Altefähr sein! Immer wieder schauen wir hinaus auf den Bodden mit seinen Schaumkämmen. Das Schiff ist natürlich klar zum Auslaufen, und immer wieder hören wir den Seewetterbericht. Wenn der Wind mal eine halbe Stunde Luft holt, heißt es: Kinder, ab auf's Klo, und Ölzeug anziehen, klar zum Ablegen. Kaum haben wir die Festmacher in der Hand, heult es in den Wanten, und wir „Alten“ schauen uns an, und zögern, und die Kinder werden nervös „Was is denn nu??“. Nein, nicht bei dem Wetter und 2 m Boddenwellen. Und am Steg steht dann der ein und andere: Also, mit den Kindern, nee das solltet Ihr nicht machen. Und: Ich habe eben noch 8 Bft. im Mast gemessen. Toll. Aber alle Prognosen versprechen abnehmendes Wetter zum Nachmittag. Nur, den Nachmittag haben wir, jetzt um 14 Uhr, schon. Also gehen wir nochmal auf VATERLAND einen Kaffee trinken und warten.

Tatsächlich wird es ab 17 Uhr merklich ruhiger „da draußen“. Jetzt also los! Die Kinder sind eigentlich müde und etwas nervös, aber auch sie wollen endlich ´ne Entscheidung. Um 18:20 das erlösende Kommando: Ablegen Richtung Rügendamm so weit wir kommen. Uns ist klar, daß es `ne Nachtfahrt durch den Strelasund wird. Dreiviertel neun können wir komplett ausreffen, der Bodden zeigt inzwischen fast schon wieder sein unschuldigstes Kräuseln, und bald finden wir uns ganz allein bei schönstem Abendsegelwetter vor Palmer Ort. Natürlich haben wir unseren Vercharterer Philipp längst angerufen und ihm unsere Verspätung sowie die Schäden (der Umlenk-Block vom 2. Reffstrecker war ausgerissen) durchgegeben.

Am **Samstag 15. August** machen wir um 0:45 ganz leise in der Marina Neuhoof im Strelasund fest, die Kinder schlafen seit Stunden. Unser Wecker klingelt fünf Stunden später. 6:40 Ablegen, Flaute, Freiwache Frieda schläft trotz Motor eisern weiter. Hannes kommt kurz an Deck, prüft, ob unser Kurs stimmt und krabbelt dann wieder in die Koje. Nach dem 8:30-Brückenzug sind wir um 9 Uhr wieder in Altefähr am Steg.

**10 Seetage, 251 Seemeilen, davon 4 Seemeilen unter Motor.
4 Hafentage.**

Epilog:

Es hat allen (wiedermal) viel Spaß gemacht. Und der Sprung über den „großen Teich“ in der Nacht war ein tolles Erlebnis. Das Wetter war optimal. Auf einem Folkeboot können Kinder wie unsere richtig segeln lernen. Man ist so nah am Wasser, das Schiff benimmt sich fast wie eine Jolle, gehorcht auf jede Pinnen-Bewegung, und ist dabei ungemein robust und zuverlässig. Die Kinder können mit anfassen, selbst die Fock setzen oder die Wende fahren...Sie spüren die Bewegung am Wind an der Pinnen

beim Steuern „im Hintern“. Und es ist kuschelig im Vorschiff und im kleinen Salon. Aber eng wenn die Kinder größer werden. Bei unserer ersten Tour 2007 waren wir unsicher. Zwei kleine Kinder von 4 und 6 Jahren. Ohne Seezaun! Ohne Lego und Barbie. Dafür aber mit Rettungsweste und Sorgleine von achtern bis zum Bug. Ohne Weste durfte keiner an Deck, auch die Großen nicht. Die Kinder hatten einen Spaß vor dem Vorstag! Wir durften nicht in ihre Nähe kommen, wenn sie sich Vorschiffswitze erzählten oder sich halb ins Wasser hängten. Da war klar: Nächstes Jahr wieder, solange der Platz noch ausreicht. Und immer weiter. Deshalb Bornholm. Und dieses Jahr wird es mal die Schlei und die dänische Südsee. Wo es in Dänemark doch so schönes Softeis gibt.

Harald Machur



In Lubmin bei Sturm

Andanza

Die Vorgeschichte

Bis gegen Ende der 70er Jahre gab es in Lübeck die „Fortuna Jachten GmbH“. Dort wurde 1977 der Rumpf unserer ANDANZA als sogenannte Ausbauschale hergestellt. Der Rumpf selbst kostete zur damaligen Zeit 22.000,- DM, der komplette Ausbausatz stattliche 70.000,- DM. Ein stolzer Preis, wenn man bedenkt, daß segelklare Yachten der 35 Fuß Klasse zur damaligen Zeit bereits für weniger als 40.000,- DM zu haben waren. Die ungewöhnliche Bauqualität und der mit 25 mm Dicke außerordentlich kräftige GFK-Rumpf rechtfertigten jedoch die hohen Kosten.

Der letzte Vorbesitzer der ANDANZA war Hartmut Voges. Es ist anzunehmen, daß er es war, der den Bausatz gekauft und in eine hochseetüchtige Yacht verwandelt hat. Eindeutig feststellen läßt es sich leider nicht mehr. Auf jeden Fall segelte er die Yacht, die damals nach seiner Frau noch auf den Namen ERIKA getauft war, Mitte der 80er Jahre nach Puerto de Mogan auf Gran Canaria und verdiente seinen Unterhalt als Skipper und Segellehrer.

In den 90ern wendete sich das Blatt. Hartmuts Ehe ging in die Brüche, der Profit ging zurück und so geriet er in finanzielle Schwierigkeiten und begann, rote Zahlen zu schreiben. Wartungsarbeiten oder Reparaturen am Schiff, welches nun nur noch ERKA hieß, wurden unterlassen oder mit billigsten Materialien ausgeführt. Schließlich verschwand er von der Insel und überließ die Yacht ihrem Schicksal. Die Berichte sind nicht ganz eindeutig, aber vermutlich lag die ERKA von etwa 1999 bis 2004 unbetreut im Hafen von Puerto de Mogan und verfiel.

Etwa 2002 oder 2003 verstarb Hartmuts Frau und hinterließ ihm wohl etwas Geld. Er kehrte nach Mogan zurück, bezahlte seine Schulden, ließ das Schiff an Land stellen und gab eine Reihe von Sanierungsarbeiten in Auftrag. Das Überwasserschiff wurde komplett neu lackiert. Das Unterwasserschiff wurde abgehobelt, um den Farbaufbau zu erneuern. Die komplette Elektrik wurde entfernt. Die Maschine wurde zum Teil zerlegt. Das Rigg wurde für eine Überholung vorbereitet. Die ganze Yacht verwandelte sich in eine Baustelle. Dann verstarb Hartmut Voges und hinterließ das Schiff seiner damaligen Lebensgefährtin Anna-Maria, einer Bekannten von uns.

Diese versuchte, die ERKA von Deutschland aus zu verkaufen, was sich als schwierig herausstellte. So wandte sie sich mit der Frage an uns, ob wir nicht jemanden kennen würden, der eine Segelyacht kaufen möchte. Nach mehreren Wochen des Überlegens hatten wir uns entschieden, das Schiff selbst zu übernehmen.

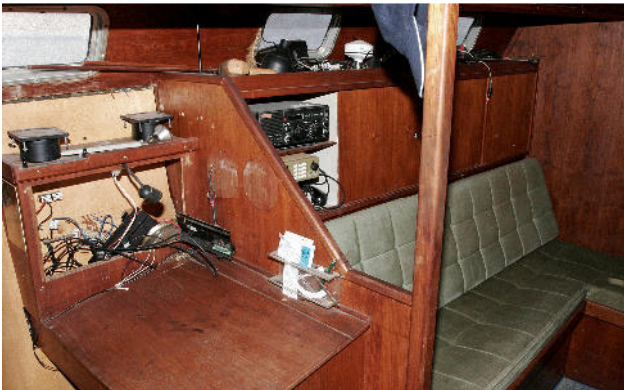
Erster Besuch

So kam es, daß ich am 31. Mai 2006 mit Andreas nach Puerto de Mogan flog, um die ERKA in Augenschein zu nehmen und die finale



ANDANZA auf dem Schotterfeld

Kaufentscheidung zu fällen. Wir fanden das Schiff in einem abgelegenen Teil des Hafens, abgestellt auf einem Schotterplatz zwischen großen Haufen von Fischereigerät. Außen verdreckt, das Unterwasserschiff nacktes GFK, das Rigg in erbärmlichem Zustand. Innen muffig, zugemüllt,



Zustand nach der 1. Beräumung

vollgestopft mit Hartmuts persönlichen Hinterlassenschaften. Unter dem ganzen Spak verbarg sich jedoch eine stabile, see-tüchtige Segelyacht.

Der Kauf wurde beschlossen. Drei Tage lang räumten wir auf, trennten Brauchbares von

Müll, inventarisier-ten die verbleiben-den Dinge und produzierten eine lange To-Do-Liste für die Vorbereitung der Überführung. Andreas verschwand mit Kabelrollen, LötKolben und Multimeter wechselweise im Motorraum und in der Navi-Ecke, so daß wir bald Licht und ein funktionierendes Solarpaneel zum Laden der Batterien hatten. Vor unserer Abreise am 04. Juni gaben wir noch die Überholung der Maschine, den Austausch aller Borddurchbrüche und des unteren Ruderlagers, sowie die Erstellung eines Angebots für den Farbaufbau am Unterwasserschiff in Auftrag.

Vorbereitungen

Zurück in Rostock begannen die Planungen für die Überführung. Crew und Helfer wurden gesucht, elektronische Geräte, Seekarten und sonstige Ausrüstungsgegenstände gekauft, Informationen eingeholt, Flüge gebucht.

Wir beschlossen, das Schiff ANDANZA zu nennen – ein spanisches Wort für Abenteuer und Schicksal. Am 16. Juli 2006 stiegen Babett und ich in den Flieger und transportierten 50 Kilo Schiffstechnik nach Mogan. Der spanischen



Kurz vor dem Kranen

Gelassenheit war zu verdanken, daß von den sechs Wochen zuvor erteilten Aufträgen noch kein einziger erledigt war. Einzig von dem Menschen, der das Unterwasserschiff sanieren sollte, wußten wir, daß er für die Arbeiten 12.000 Euro haben wollte, so daß wir



Andanza geht ins Wasser

uns dafür entschieden, es selbst zu tun.

Nachdem wir verbindliche Termine für die anderen Arbeiten – die ja eigentlich schon erledigt sein sollten – erpreßt hatten, besorgten wir am zweiten Tag unseres Aufenthaltes das komplette Zubehör zum Sanieren des Unterwasserschiffes und begannen noch am Nachmittag mit dem Auftrag der ersten Farbschicht. Dank der günstigen Wetterbedingungen schafften wir die insgesamt acht Schichten in vier Tagen. Vor dem Aufbringen des Antifoulings wurden noch die Borddurchbrüche gewechselt und einige Tage später kam auch das neue Ruderlager.

Acht Tage vor dem geplanten Beginn der Überführung kamen Andreas und Chris auf die Insel. Jetzt schalteten wir den Turbo ein. Während sich ein Schrauber um die Maschine kümmerte, brachten Chris und ich das Rigg auf Vordermann. Andreas kümmerte sich um die Elektrik und Babett war mit dem Mietwagen und einer ellenlangen Einkaufsliste auf der Insel unterwegs.

Am 28. Juli setzten wir das Schiff ins Wasser. Am Nachmittag lief die Maschine wieder. Am 29. Juli segelten wir zu viert den ersten dreistündigen Probeschlag. Kein Mensch, der das Schiff einigermaßen kannte, hatte daran geglaubt. Ein gewaltiger Haufen Arbeit lag hinter uns, aber ANDANZA war überholt, voll ausgerüstet und seeklar.

Die Überführung

Während Babett am 30. Juli wieder nach Rostock zurück mußte, erhielten Andreas, Chris und ich am gleichen Tag noch Verstärkung durch Dörte und Gisi. Es war geplant, das Schiff innerhalb von 14 Tagen nach La Coruna zu bringen, dort einen Teil der Crew zu tauschen und anschließend nach Rostock weiter zu segeln. Am 31. Juli legten wir nachmittags ab und kamen genau 8 Meilen weit. Die Bedingungen zwischen Gran Canaria und Teneriffa waren derart rauh, daß sie uns das Ruder kosteten. Also zurück nach Mogan, Schiff an Land, neues Ruder anbauen. Diese Aktion kostete uns fünf Tage und nahm uns jede Chance, Mitte August das Festland zu erreichen. Gisi und Andreas stiegen demnach sofort ab und Dörte mußte uns in La Gomera



Ruderbruch

verlassen. Blieben Chris und ich und eine Segelyacht ohne Autopilot.

Um es kurz zu machen: Aus den geplanten vier Wochen wurden zweieinhalb Monate. ANDANZA hatte sich scheinbar so sehr an die Kanaren gewöhnt, daß sie dort einfach nicht weg wollte. Zweieinhalb Monate lang kämpften wir uns im Vier-Stunden-Wachwechsel gegen Wind, Strom und Welle nach hause. Die Wechselcrew, Yvonne und Stefan, die wir zum 20. August nach La Coruna bestellt hatten, nahmen wir am 22. August in Lagos auf. Ein Land und 400 Meilen weiter südlich als geplant. Leider mußten wir dort ein Want reparieren lassen, was uns ein zweitägiger Sturm aus Nord kurz zuvor zerstört hatte. Diese Reparatur dauerte eine Woche und so konnten wir auch diese beiden nur eine kurze Etappe weit mitnehmen.

Der Weg in Richtung Biskaya zog sich einen Monat hin. Mal gab es keinen Wind, dann gab es wieder zuviel davon. Mal wollte die Maschine nicht. Mal waren wir einfach zu müde. Chris stach sich in einem Hafen auch noch einen Schraubendreher in die Hand und mußte ins Krankenhaus. Kurz vor



Endlich unterwegs!

Finisterre

bekamen wir den Rest von Hurrigan Gordon ab. Dafür mußten wir durch die halbe Biskaya motoren, weil Flaute herrschte. Am 28.

September drifteten wir bei umlaufendem Schwachwind im Nebel um Quessant, bevor das Wetter endlich ein Einsehen hatte

und uns Westwind, allerdings auch Gewitter bescherte. Der erste Regenguß flutete das Deck, suchte sich ein winziges Leck mit Direktverbindung zur Navi-Ecke und setzte unser Notebook samt elektronischer Seekarte außer Gefecht. Ab sofort war also auch noch Handarbeit bei der Navigation angesagt.

Als wollte er etwas wieder gut machen, blies der Wind danach dauerhaft mit 30-40 Knoten. Etwas mehr, wenn mal wieder ein Gewitter über uns hinweg zog. Die Temperaturen fielen, unter Deck war es klitschnaß, eine Heizung hatten wir nicht. Das Holz schimmelte, die Lebensmittel schimmelten, sogar unsere Schuhe und Gürtel bekamen einen weißen

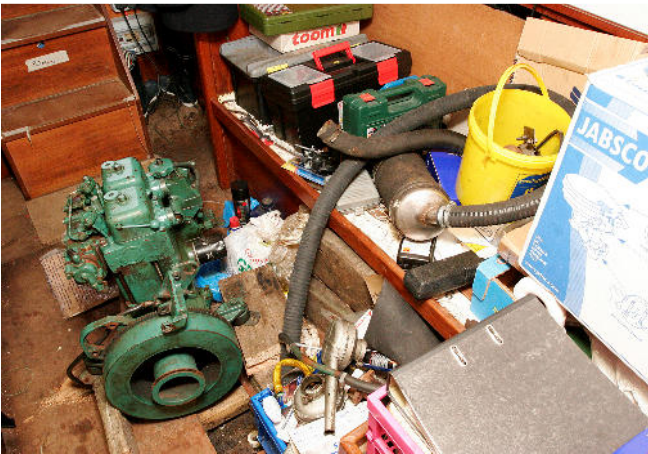
Pelz. Immerhin drückte es uns innerhalb von drei Tagen bis nach Holland, wo wir in Stellendam festmachten und zwei Tage lang an der Maschine bauten, die einfach nicht mehr anspringen wollte.

Am 4. Oktober können wir weiter. Unter extrem wechselhaften Bedingungen schaffen wir es in zwei Tagen bis Norderney, wo wir Schutz vor dem 9 Bft. starken Südwind finden. Am 6. Oktober können wir dank Landstrom und einem kleinen Heizlüfter erstmals gegen die Nässe unter Deck angehen. Die Kilowattstunde kostet 50 Cent.

Am 10. Oktober laufen wir abends in den NOK ein und schrauben in Brunsbüttel unser Getriebe wieder an, das sich gelöst hatte. Wir schaffen es innerhalb eines Tages durch den Kanal und übernachten noch einmal in Wentdorf. Pünktlich zur letzten Etappe dreht der Wind auf Ost. Mit langen Kreuzschlägen erreichen wir Warnemünde und passieren am 13. Oktober um 21:57 Uhr die Molenköpfe.

Damit es nicht langweilig wird, schläft auf der Warnow der Wind komplett ein und die Maschine verweigert den Dienst. Nachdem wir fast eine Stunde vor der Warnow-Werft herumgedümpelt sind, ohne vorwärts zu kommen, mobilisieren wir über Babett die Crew der UNIVERSITAS, die uns kurz vor Mitternacht an die Leine nimmt und nach Gehlsdorf schleppt. Um Mitternacht gratulieren wir Babett, denn es ist der 14. Oktober 2006 und sie hat Geburtstag. Eine halbe Stunde später sind wir fest am Steg des ASV z.R. Am Abend desselben Tages taufen wir unsere Yacht offiziell auf den Namen ANDANZA. Schicksal und Abenteuer – sie hat ihn sich verdient.

Refit



Refit

In den folgenden anderthalb Jahren verbringen wir jede freie Minute damit, das Schiff von Grund auf zu sanieren. Alle Holzteile werden überarbeitet und neu lackiert. Die gesamte Elektrik, sowohl 12 V als auch 230 V, wird neu geplant und eingebaut. Die alten Positionslaternen werden

gegen neue Modelle mit Zulassung getauscht. ANDANZA bekommt eine

Standheizung und mehr Batteriekapazität. Die Maschine wird komplett zerlegt und gereinigt, sie erhält neue Laufbuchsen, Kolben und Dichtungen. Das Getriebe wird überholt. Das Trinkwassersystem wird überarbeitet und ein neues Klo eingebaut. Wir ersetzen das 20 Jahre alte Rigg durch ein Neuwertiges von Southern Spars und bestücken das Schiff mit vernünftigen Segeln. Zusätzliche Schotwünsche werden installiert, die Leinen erneuert, Blöcke und Beschläge getauscht und ergänzt. Die Navi-



Salon, vorher und nachher

Ecke wird neu eingerichtet, ein modernes DSC-Funkgerät mit Handapparat im Cockpit wird eingebaut. Die Bilge wird gereinigt und lackiert, der Boden im Salon wird erneuert. Neue Polsterbezüge werden genäht. Das Ankergeschirr wird aufgerüstet. Zu guter Letzt nehmen wir unsere alte Dame aus dem Wasser, reinigen das Unterwasserschiff von seiner Pockenschicht und streichen neues Antifouling. Zum Ansegeln am 26. April 2008 sind wir fertig.

Den Rest des Jahres verbringen wir, so oft es geht, mit Segeln. Wir fahren zum Herrentag rund Falster, an den Wochenenden nach Kühlungsborn oder einfach nur vor die Küste, schippern unsere Eltern durch den Stadthafen und schaffen es Ende August sogar noch nach Kopenhagen. Während die meisten Boote nach dem Absegeln aus dem Wasser genommen werden, freuen wir uns über den saisonverlängernden Luxus in Form unserer Standheizung und werfen am 30. Dezember die Leinen für unseren Silvestertörn los.

Der letzte Törn

Der vorletzte Tag des Jahres, früher Nachmittag. ANDANZA gleitet unter Vollzeug nach Kühlungsborn. Ein leichter Wind schiebt uns mit 4 Knoten westwärts. Es ist kalt, aber die Sonne strahlt aus dem stahlblauen Himmel. Wir haben die Ostsee fast für uns allein. Babett, Chris und ich sitzen, in dickes Zeug eingemummelt, im Cockpit, das Radio läuft, ab und zu kommt

eine Meldung über Kanal 73. Wir genießen den vorletzten Tag des Jahres. Gegen 18 Uhr laufen wir unter einem beeindruckenden Sternenhimmel in Kühlungsborn ein. Nachdem das Schiff aufgeklart ist, lassen wir den Abend in einem Restaurant ausklingen.

Während die Temperatur in der Nacht auf -7 °C fällt und der Wind komplett einschläft, friert der Hafen zu. Am Morgen haben wir 3 cm Eis. Keine Welle



Foto: Heino Werner

Kühlungsborn, 31.12.2007

plätschert gegen den Rumpf, kein Wind brummt im Rigg, es ist absolut still. Ein paar Angler versuchen, ihre Plastikboote durch das Eis zu fahren, haben damit aber ihre Probleme. Während wir uns segelklar machen, taucht ein Freund aus dem Segelverein am Steg auf. Wir wechseln ein paar Worte, wünschen uns einen guten Rutsch und legen schließlich ab, während er noch einige Bilder von uns macht.

Unsere alte Dame läßt sich nicht lange bitten und drückt sich mit ihren 7 Tonnen problemlos durch das Eis. Wieder wird es ein herrlicher Segeltag und kurz nach 18 Uhr legen wir im Olympiahafen in Warnemünde an, wo wir Bernd, einen guten Freund von uns, an Bord nehmen. Eigentlich wollten wir uns für die Nacht vor der Küste vor Anker legen und das Feuerwerk betrachten; der Wetterbericht prophezeit allerdings 5-6

Windstärken aus nördlichen Richtungen. Angesichts der zu erwartenden Welle entscheiden wir uns, den Jahreswechsel im Hafen zu verbringen. Eine gute Entscheidung, wie sich kurze Zeit später herausstellt. Die See, die von draußen in die Warnow läuft, bringt uns sogar im Hafen ordentlich ins Schaukeln.

Babett und ich ziehen Bilanz. Wir haben das Schiff fertig! Es hat uns Geld, Mühe und jede Menge Nerven gekostet, aber jetzt liegt die erste erfolgreiche Segelsaison hinter uns. Endlich ernten wir die Früchte von über zwei Jahren Arbeit.

Der Unfall

Der erste Tag des neuen Jahres, der 01. Januar 2009. Wir waren früh in den Kojen, sind ausgeschlafen und haben genüsslich gefrühstückt. Wir hatten überlegt, noch einen Schlag auf die Ostsee zu machen, aber es ist kaum Wind. Also räumen wir auf und legen gegen 13:50 Uhr unter Segeln ab, um direkt nach Gehlsdorf zu bummeln. Vor dem Hafen halsen wir,



Trümmer

Groß und Fock gehen auf die Backbordseite. Der leichte Wind aus NNW drückt uns sanft mit 2-3 Knoten nach Hause.

Babett ist auf dem Vorschiff, klariert die Festmacher und schlägt den Bullenstander an. Ich hocke im Cockpit und verstau Fender und Leinen in der Backskiste. Chris hat das Ruder, Bernd steht neben ihm. Wir fahren auf

der rechten Fahrwasserseite, die Sicht ist hervorragend. Von Süden kommt ein Fahrgastschiff entgegen, die KÄPP'N BRASS. Mehr Verkehr herrscht zu dieser Zeit nicht.

„Die Fähre legt ab.“ Chris sieht, wie die WARNOW auf der Ostseite die Schranke schließt und sagt uns bescheid. Ich blicke auf und sehe einige Passagiere am Bug der Fähre stehen, die zu uns herüber schauen. Der Kapitän hatte noch auf die KÄPP'N BRASS gewartet und sie vorbei gelassen und beginnt seine Überfahrt. Ich sehe, daß die Fähre einen Kurs eingeschlagen hat, der an unserem Heck vorbeiführen wird und widme mich wieder meinen Fendern. Chris und Bernd behalten die Fähre im Auge. Plötzlich kommt von Chris ein Kommentar, irgend etwas wie „Nun doch nicht?“ Ich schaue wieder hoch. Die Fähre ist jetzt nur noch eine Schiffslänge entfernt und hat angefangen, ihren Kurs nach Backbord zu ändern! Wir können es kaum glauben, daß er im letzten Augenblick doch noch vor uns durch will. Als der Bug jedoch genau auf uns zeigt, hört er auf, zu drehen.

Wir sehen den Kapitän auf der Brücke, aber scheinbar sieht er uns nicht. Chris reißt das Ruder nach Steuerbord und gibt mit der Hupe einen Dauerton. Ich sehe, wie Babett irritiert zu uns schaut – sie kann nichts sehen, da sie hinter den Segeln steht. Ich schreie sie an „Halt Dich fest!“ Im gleichen Augenblick kracht es.

ANDANZA wird 40 Grad auf die Seite gedrückt. Babett fällt, wird aber vom Seezaun gehalten. Die Fähre gibt inzwischen voll zurück und kommt langsam von uns frei. Während Chris Kommandos gibt, Fender und Leinen wieder klar zu machen, bin ich bereits auf dem Weg nach unten, um zu sehen, ob wir vollaufen. Es herrscht Chaos. Die Navi-Ecke ist ein Trümmerhaufen, wo die Schaltpaneele und die Bordelektronik angebracht war, kann ich nach draußen sehen. Die Einbauschapps hängen herab, die Fenster sind gesplittert. Ich nehme das nur am Rand wahr, schalte die Bilgepumpe ein und suche mit der Taschenlampe den Boden und die Bordwand ab. Kein Wasser! Ich gebe die Meldung nach oben, bin Sekunden später selbst wieder an Deck. Nur noch wenige Meter bis zum Passagierkai. Die Leinen sind klar, ich greife mir noch einen Fender und hänge ihn außenbords. Mit den Festmachern in der Hand bitten Babett und ich zwei Passanten, uns beim Festmachen zu helfen. Als die Leinen belegt sind, bin ich schon wieder unten, greife Logbuch, Papiere und persönliches Gepäck und reiche es nach oben. An Land damit, falls ANDANZA doch noch auf Tiefe geht. Ich stecke mir noch die Handfunke in den Overall, kurz darauf sind wir alle von Bord. Nochmal die Festmacher durchsetzen, dann gibt es nichts mehr zu tun. Wir schauen uns an, Babett fällt mir weinend in die Arme. Die Fähre hat inzwischen bereits angelegt, die Passagiere stehen zum Großteil um uns herum. Nur am Rande bemerken wir ihre Gesichter, die genauso fassungslos aussehen, wie unsere.

Während wir versuchten, das Ufer zu erreichen, fragte Warnemünde Traffic über Funk beim Kapitän der Fähre nach, ob sie gerade richtig gesehen hätten, daß er uns über den Haufen gefahren hat. Man will von ihm wissen, wie das denn passieren konnte?! Im ruhigsten Ton entgegnet der Kapitän: „Da habe ich wohl etwas getrant.“
Vielen Dank!

Die Regulierung

Kommt noch ...



Fähre kollidierte mit Segelboot

Am Neujahrstag kollidierten gegen 15 Uhr die Stromfähre „Warnow“ und ein Segelboot. Ein Augenzeuge berichtet, wie das Boot beim Einlaufen im Seekanal von der Fähre erfasst wurde. Es habe den Anschein gehabt, so der Augenzeuge, „als würde das Boot unter Wasser gedrückt“. Das Segelboot musste sich mit einem starken Riss in Sicherheit bringen. Die Polizei verwies darauf, dass die Ermittlungen noch liefen. Alkohol sei nicht im Spiel gewesen.
Foto: privat

Ostsee-Zeitung, 03./04.01.2008

Regattateilnahme von Yachten unter dem Stander des ASV z.R. 2009

Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Steuermann	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Finn-Dinghy GER 175	Michael Möckel	Wannseepokal	27	35
Finn-Dinghy GER 175	Michael Möckel	Nesselblatt Steinhude	64	81
Finn-Dinghy GER 175	Michael Möckel	Commodore Fehrs Cup Neumünster	20	30
Finn-Dinghy GER 175	Michael Möckel	Finn World Masters Maubuisson/Frankreich	124	266
Finn-Dinghy GER 175	Michael Möckel	Warnemünder Woche	23	33
Finn-Dinghy GER 175	Michael Möckel	Travemünder Woche	17	36
Finn-Dinghy GER 175	Michael Möckel	Sternberger Finn Regatta	27	37
Finn-Dinghy GER 175	Michael Möckel	Sächsische Meisterschaft Pöhl	26	28
Finn-Dinghy GER 175	Michael Möckel	Nebelpokal Müggelsee	12	27
Finn-Dinghy GER 175	Michael Möckel	Internationale Deutsche Meisterschaft Dümmer	37	72
Finn-Dinghy GER 175	Michael Möckel	Wannseepokal	27	35
Finn-Dinghy GER 175	Michael Möckel	Nesselblatt Steinhude	64	81
XY 1965	Annika Ellerbrock / Janine Seemann	Frühjahrsregatta Jollen	1	5
XY 2237	Steven Lilie / Tim Norden	Frühjahrsregatta Jollen	2	5
XY 4756	Dörthe Große / Alexandre Amido	Frühjahrsregatta Jollen	3	5
XY	Thomas Guiard / Ina	Frühjahrsregatta Jollen	4	5
Int 14	Mathias	Frühjahrsregatta Jollen	5	5
XY	Marten Lau/ Dörthe Große	Sommerregatta Matchrace Jollen	1	9
XY	Thomas Wossidlo / Stefan Förste	Sommerregatta Matchrace Jollen	2	9
XY	Annika Ellerbrock / Markus Haack	Sommerregatta Matchrace Jollen	3	9
XY	Götz Große / Tim Norden	Sommerregatta Matchrace Jollen	3	9
XY	Sönke / Ulli	Sommerregatta Matchrace Jollen	5	9
XY	Peter Hauptmann / Ann Nitzke	Sommerregatta Matchrace Jollen	5	9

Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Steuermann	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
XY	Steven Lilie/ Julia Glamann	Sommerregatta Matchrace Jollen	7	9
XY	Florian Steinig / Judith	Sommerregatta Matchrace Jollen	7	9
XY	Stefan Lahmer / Tori	Sommerregatta Matchrace Jollen	7	9
Shanty	D. Schietke	Veteranenregatta Laboe		
Int 14 Ert	Jörn Schulze / Sebastian Ladwig	Warnemünde Cup 2009	1	16
Int 14 Chica	Stefan Lahmer / Götz Große	Warnemünde Cup 2009	6	16
Int 14 fwd	Marten Lau / Michael Voss	Warnemünde Cup 2009	7	16
RS 500 Stichling	Thomas Wossidlo / Markus Haack	Warnemünde Cup 2009	2	2
XY 1965	Annika Ellerbrock / Tobias Gehrke	Warnemünde Cup 2009 LM-MV	23	28
XY 1340	Mario Lilie / Dörthe Große	Warnemünde Cup 2009 LM-MV	26	28
XY 2237	Steven Lilie / Paul Wedeleit	Warnemünde Cup 2009 LM-MV	28	28
XY 1340	Mario Lilie / Karen Bargesen	Blaues Band der Warnow	7	13
G 4259 - 470er	Peter-Paul Ruth / Andrea Weule	Blaues Band der Warnow	8	13
G 1771 - 470er	Florian Steinig / Julia Glamann	Blaues Band der Warnow	9	13
G 4259 - 470er	Peter-Paul Ruth / Andrea Weule	Schweriner Sparkassencup	18	23
G 1771 - 470er	Florian Steinig / Julia Glamann	Schweriner Sparkassencup	22	23
G 4259 - 470er	Peter-Paul Ruth / Andrea Weule	Schweriner Sparkassencup	18	23
G 1771 - 470er	Florian Steinig / Julia Glamann	Schweriner Sparkassencup	22	23
G 4259 - 470er	Peter-Paul Ruth / Andrea Weule	Schweriner Sparkassencup	18	23
G 1771 - 470er	Florian Steinig / Julia Glamann	Schweriner Sparkassencup	22	23
G 4259 - 470er	Peter-Paul Ruth / Andrea Weule	Schweriner Sparkassencup	18	23
G 1771 - 470er	Florian Steinig / Julia Glamann	Schweriner Sparkassencup	22	23
Universitas	Albrecht Heitner / Robert Lawerenz	NORD/LB Baltic-Sprint- Cup (ORC)	14	35
Universitas	Robert Lawerenz	Blaues Band der	8	14

		Warnow (YardStick)		
Universitas	Robert Lawerenz	Mittwochsregatta (YardStick)	3	40+
Universitas/Rafiki	Robert Lawerenz/elmar Braatz	Mittwochsregatta Teamwertung - Jugendpreis dotiert mit 300,-€	2	40+
Shanty	Dirk Schietke	Veteranenregatta Laboe	9	16

Regattateilnahme von Mitgliedern des ASV z.R. unter dem Stander anderer Vereine 2009

Name des Mitglieds	Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Michael Dau	Peter von Danzig GER 4000 (ASV Kiel)	Tall Ship Atlantic Challenge - Halifax nach Belfast	2nd ship home	39

Der Warnemünde-Cup 2009

Ende 2008 faßten wir in der Aktivitas den Entschluß den Warnemünde-Cup wieder auferstehen zu lassen. Schnell fand sich ein Organisationsteam bestehend aus Berit, Bernd, Dörthe, Florian, Götz und Stefan L., welches sich in die Aufgabe stürzte.

Mit behördlichen und organisatorischen Hürden kämpfend (wer weiß schon, daß man eine Genehmigung für die Durchführung von Livemusik benötigt?) wurde alles für einen erfolgreichen Cup vorbereitet. Geplant war, die neu erworbene RS500-Klasse in Rostock bekannt zu machen, die traditionelle Ixylonregatta wieder auszuführen und für die Segler der Int14, welche uns schon sehr ans Herz gewachsen sind, einen Teil der Nordic Trophy zu organisieren. In Rücksprache mit der KV wurde die Ixylonregatta als Landesmeisterschaft MV eingestuft.

Der Cup fand vom 21. bis 23.08. in Warnemünde auf der Mittelmole statt.



Epi hatten wir als unseren Wettfahrtleiter gewonnen, der mit großer Unterstützung von Klein Harry, Robert und noch einigen anderen eine fantastische Arbeit leistete. Hansi, als unser Finanzier, behielt jederzeit den Überblick, so daß wir am Ende mit einem finanziellen Plus dastanden. Aber der Reihe nach.

Wie viele Boote werden kommen? Wie wird das Wetter sein? Haben wir an alles gedacht? Wird alles klappen? (Es sei erwähnt, daß alles reibungslos ablief). Alles Fragen, welche uns in der Vorbereitungszeit beschäftigten.

Freitag, der 21.08. rückte näher, die Anspannung wuchs und die Organisation steuerte ihrem Höhepunkt entgegen: die Schlüssel bei Scandlines abholen, die gesponserten Preise von Industrie- und Yachtausrüstung Schefferling (Herr Treulieb) aussuchen, den gesponserten VW Caddy vom VW Autohaus Rostock abholen, die Schlauchboote, die Regattakiste, Tonnen, Bierwagen, Getränke und so weiter. Dank vieler fleißiger Hände war alles mit dem ersten Eintrudeln der



Regattateilnehmer am Freitagabend geregelt. Hansi mit seiner RIJO stellte das Zielschiff, Ganter mit seiner BALTIC SUN das Startschiff. Bernd Mau als Schiedsrichter und gleichzeitiger XY-Vermesser unterstützte auf dem Wasser unsere zwei Schlauchboote sowie das DRK-Schlauchboot.

Gemeldete Boote: XY = 28 / Int14 = 16 / RS500 = 2

Der Bierwagen stand bereit und das erste, fast kühle Blonde floß am Freitagabend die Kehlen herunter.

Die letzten Segler kamen gegen 23.30 Uhr in Warnemünde an, wurden eingewiesen und dann hieß es auch für uns: endlich Nachtruhe.

Samstag, 22.08. = Sonne, Wind um 3 Bft. aus West, abnehmend, ein wenig Welle.

Da ich an der Regatta selbst teilnahm, überließ ich Epi das Kommando und begab mich mit Mario, meinem Steuermann, aufs Wasser. Erster Start 11.00 Uhr. Unsere drei vereinseigenen Teilnehmer: Annika + Tobias mit XY1965, Steven + Paul mit XY2237, Mario + Dörthe mit XY1340 schlugen sich wacker. Aber gegen die alten Regattafüchse, welche seit gefühlten hundert Jahren gegeneinander segeln, hatten wir keine Chance.

Nach uns starteten die Int14 und die RS500 gemeinsam, wobei die beiden RS500-Boote eine verkürzte Bahn segelten. Unser vereinseigenes RS-Boot mit Thomas + Markus hielt gut mit und schaffte sensationell den 2. Platz in der Tageswertung.

Und dann die Int14. Unsere drei Regattateilnehmer Marten + Vossi GER 7, Stefan + Götz GER 232, Jörn + Sebastian GER 214 mischten das Feld ordentlich auf.



Ich möchte an dieser Stelle Jörn zitieren: „Es ging gegen Kiel. Aber dieses Mal verpennten die Kieler den Start. Die ersten 20 Sekunden schienen die gar nicht anwesend zu sein. Die Rostocker solide, jedoch mit etwas weichen Knien, in einer anfangs rasanten Partie. In dieser Phase zeigten

die erfahrenen Spieler, daß sie das Geschäft nicht verlernt haben. Es fehlte den Rostockern etwas der Spielwitz. Aber dann vorne doch noch ein, zwei clevere Entscheidungen, ein paar gute Drehungen, die Gegner stehen gelassen und dann wurde er irgendwie reingestochert. Nicht überragend, aber drin ist halt drin.“ Tagessieg für GER 214!

Nach drei Wettfahrten war der erste Tag zu Ende. Alles lief glatt, keine Kenterungen (zu wenig Wind), keine Proteste, nur Peter Rocks von den Int14 mußte mit Materialschaden aufgeben.

Nach Nudelsuppe und Erbseneintopf wurden die Tagessieger der einzelnen Klassen zünftig mit einem Faß Freibier gekürt. Leider glänzte ein Großteil der Ixy-Segler durch Abwesenheit: das schöne Wetter verlockte die gestandenen Segler samt Familien zu einem Warnemündespaziergang. Wir feierten den gelungenen Regattaaufakt. Die Band Hardtronic spielte um ihr Leben und schaffte es tatsächlich, ein paar Segler zum Tanzen zu animieren. Die Stimmung war großartig und unsere Vereinsmitglieder tranken unsere Bilanz fleißig ins Plus.

Sonntag, 23.08.: Sonne, kein Wind, keine Welle. Während die XY- und RS500-Segler tapfer hinaus segelten, um sich todesmutig den Gewalten des Meeres zu stellen, verweigerten die Int14-Segler die Gefolgschaft. Dies wurde von der Regattaleitung hart bestraft und sorgte noch Wochen später für hitzige Diskussionen.

Nach fünf hart erkämpften Wettfahrten bei gefühlten 30°C war eine kühle



Dusche sehr willkommen, und während die Regattaleitung fleißig rechnete, erfrischten sich die Segler auch am Bierwagen.

Punkt 14.30 Uhr wurde zur Siegerehrung gerufen. Die in Gemeinschaftsarbeit von Marten Lau (Design) und Bernd Block (Material + Anfertigung) gesponserten Pokale waren eine Klasse für sich.

Als Sieger und gleichzeitige Landesmeister MV bei den XY konnten Volker Schoen und Andreas Schickel vom Sternberger SV gekürt werden. Bei den RS500 erhielten Christian Berthier und Friederiecke Bartcky vom Blankeneser SC den Siegerpokal. Und die Int14? Ich zitiere noch einmal Jörn: „Rostock fährt den ersten Heimsieg der Saison ein.“ mit Jörn Schulz (NRV) und Sebastian Ladwig (ASV z.R.), welche gleichzeitig die Nordic Trophy für zwei Wochen ihr eigen nennen durften.

Am Rande sei noch erwähnt, daß die vereinseigenen Ixys auf den Plätzen 23, 26 und 28 rangierten, die vereinseigene RS500 auf dem 2. Platz und unsere Int14 auf den Plätzen 6 und 7! Herzlichen Glückwunsch an dieser Stelle.

Ein völlig erschöpftes aber glückliches Organisations- und Regattateam verabschiedete die Segler und ließ nach einer mehrstündigen Aufräumaktion den Warnemünde-Cup 2009 gemütlich am Bierwagen ausklingen.

Hier noch ein Dank an die fleißigen Fotografen und Filmer: Ann, Yvonne und Florian.

Und das Resümee zum Schluß: auch in 2010 wird es einen Warnemünde-Cup geben, mit deutlich stärkeren Winden und ordentlich Welle! Und dann greifen wir an! Das können wir nämlich besser!

Dörthe

Gebührenordnung

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

Mitglieder, die den Verein zum Einziehen des Mitgliedsbeitrages und der sonstigen anfallenden Zahlungen ermächtigt haben, werden nicht gemahnt, die Beiträge werden zum 1.3. des Jahres eingezogen, die Liegegebühren und Sonstiges zum 1.5. des Jahres.

Ab dem 01.01.2007 gelten folgende Beiträge und Gebühren:

Mitgliedsbeiträge und Aufnahmegebühren

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

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

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

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

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

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

Liegegebühr für Mitglieder

Sommerliegeplätze (Zeitraum zwischen An- und Absegeln)

Liegeplätze der Kategorie A: ALG: € 300,-

Liegeplätze der Kategorie B: BLG: € 260,-

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

Jollen: JLG: € 55,-

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

Kategorie A: AEL: € 1025,- / Jahr

Kategorie B: BEL: € 515,- / Jahr

Kategorie C: CEL: € 130,-/Jahr

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

Kategorien s. Geschäftsordnung/Hafenordnung

Winterliegeplätze (Zeitraum zwischen Ab- und Ansegeln)

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

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

Liegegebühren für Gäste

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

Kran-, Slip- und sonstige Gebühren

	für Mitglieder für Gäste	
Slipgebühr	SLM: 13,- €	SLG: 30,- €
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 Akademischer Segler-Verein zu Rostock
Redaktion Dirk Schietke