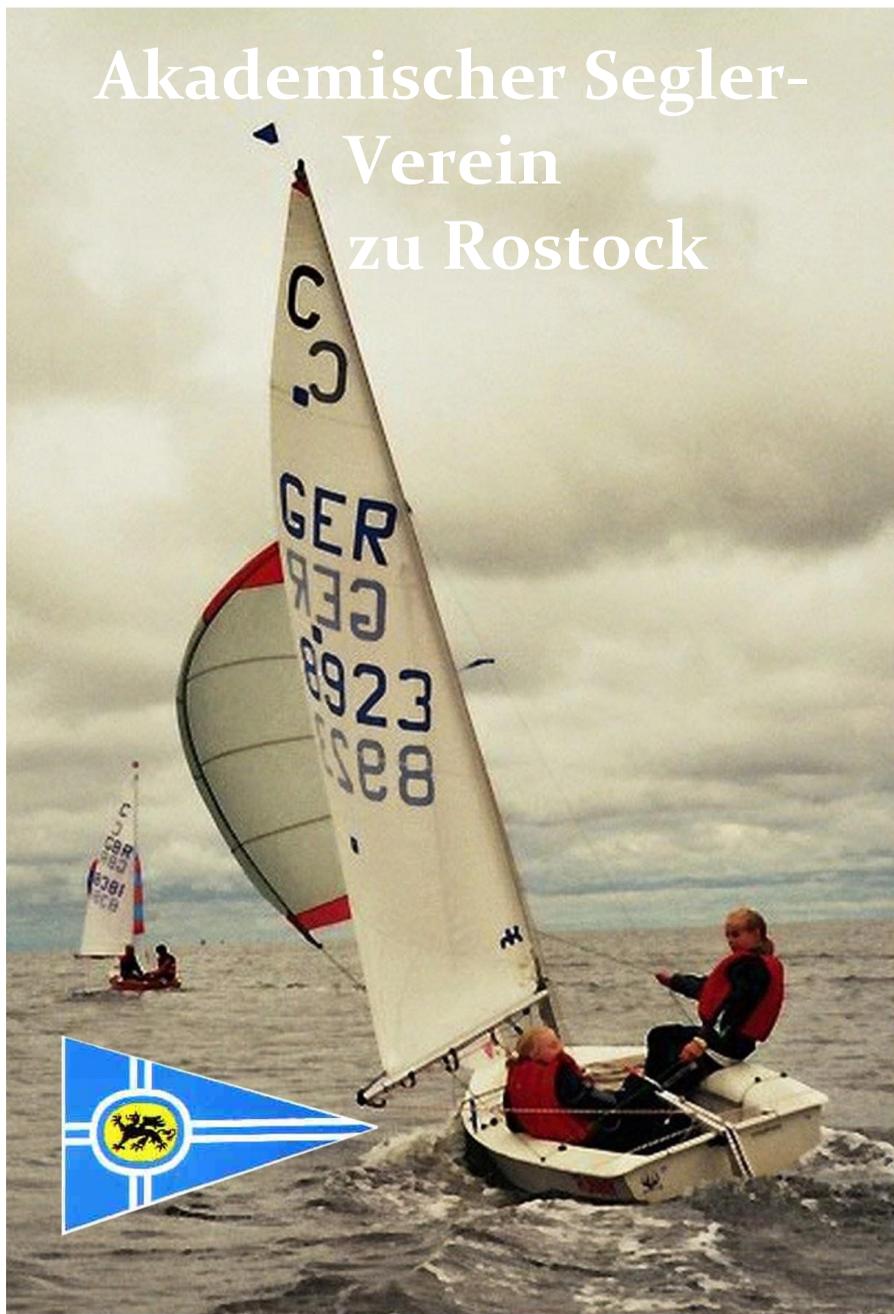


Akademischer Segler- Verein zu Rostock





Wassersportservice Andreas Baum

Andreas Baum
Elisabethstraße 34
18057 Rostock

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



Liebe Seglerinnen und Segler des ASV z.R.

Das vorliegende Jahresheft 2010 ist dank aller fleißigen Berichterstatter des Autorenteam um Dirk zum Saisonauftakt 2011 fertig gestellt und Ihr findet darin viele interessante Ereignisse aus der Saison 2010.

Auch in diesem Jahr war es, wie jedes Jahr, mühevoll daß Jahresheft rund zu bekommen, Bericht schreiben, Berichte sammeln, formatieren, Druck organisieren, drucken, bezahlen, verkaufen. Dafür bedarf es vieler Sportfreunde und einen, der es organisiert, ambitionierte „Schreiberlinge“ werden immer gesucht, bitte bei Dirk melden.

Die Hansestadt Rostock hat im vergangenen Jahr ein Konzept für die Entwicklung des Uferbereiches vom Fähranleger Landreiterstraße bis zur alten Petribrücke entwickeln lassen, woran die in Gehlsdorf ansässigen Segelvereine beteiligt wurden. Daß Konzept soll im April 2011 der Bürgerschaft vorgelegt werden, ein Ergebnis ist dem Vorstand bis dato nicht bekannt

Die „IG Segeln Rostock“ ist zu einem festen Gremium geworden, in dem gemeinsame Projekte organisiert werden, aktuell wurde das Projekt „Stadttrainer“ neu organisiert. Auch unser Verein wird weiterhin dieses Projekt finanziell unterstützen

Unser Gemeinschaftsprojekt mit dem ROYC, die Sanierung des Stadtsteges, jetzt Weststeg genannt nimmt Formen an, so daß wir derzeit davon ausgehen, daß wir im Jahr 2012 freie Liegeplätze für neue Vereinsmitglieder zur Verfügung stellen können und der ASV z.R. damit neues Entwicklungspotential hat.

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

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

Diesen Dank verbinde ich mit der Hoffnung Eure Neugierde auf die folgenden Beiträge geweckt zu haben und wünsche uns für die Saison 2011 immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Udo Müncheberg

Inhalt

WELTMEISTERSCHAFTSBERICHT DER CADET WM IN PUCK/POLEN 2010	3
DER SOMMERTÖRN 2010 DER Shanty	6
GERMAN CLASSICS LABOE 2010	11
RS 500 WORLD CHAMPIONSHIPS 2010 IN BRUINISSE, NIEDERLANDE	14
GERMAN OPEN DER INTERNATIONAL 14 UND GRÖMITZ SKIFF-OPEN VOM 02. BIS 04. JULI 2010	21
RS 500 – DIE ZWEITE	24
Herrentag 2010 nach Kragenæs = arschkalt!	25
Finn World Master Championship 2010	28
60. Internationaler Nebelpokal auf dem Berliner Müggelsee	36
61. Stralsunder Segelwoche 11.06.2010	39
Die Kinder des ASV beim Training	44
Jahresbericht der gemeinsamen Jugendgruppe des ASV und MYCR 2010	49
Regattateilnahme von Yachten unter dem Stander des ASV z.R. 2010	53
Regattateilnahme von Mitgliedern des ASV z.R. unter dem Stander anderer Vereine 2010	55
Beiträge und Gebühren des ASV zu Rostock 2009	57
Wichtige Vereinsadressen	60

Weltmeisterschaftsbericht der Cadet WM in Puck/Polen 2010

Wir vom ASV waren mit zwei Booten bei der diesjährigen Weltmeisterschaft im Cadetsegeln im polnischen Puck vom 27.7 bis 4.8 2010. Es fand dort die eigentliche Weltmeisterschaftsregatta, für die man sich für das Team Germany qualifizieren mußte, und die freie Promotion-Regatta statt, wobei wir in jeder Regatta einen Starter vorweisen konnten. Bei der WM gingen Soentke Blindow und Anton Schmitter (ASV z.R./MYCR) an den Start, bei der Promotion Viktoria Blindow und Ulrike Meyer-Engel (ASV z.R./ASV z.R.).

Das Revier: Das Revier war in der Danziger Bucht von der dünnen Halbinsel Hel im Westen geschützt, so daß es boddenartigen Charakter besaß. Der Wind kam meistens von Nord, wobei von 0-5 Windstärken alles dabei war. Strömung war nicht vorhanden und das Wetter meistens bedeckt, was beste Segelbedingungen zur Folge hatte.

Die Wettfahrten:

WM: Meine schönste Wettfahrt war Wettfahrt Nummer vier von insgesamt elf gesegelten. An der ersten Luvtonne war ich, Soentke, neunter, unten an der Leetonne hatte ich mir mit einem gelungenem Leebogen den zweiten Platz erkämpft, so daß mich letztlich nur noch die 13 besten Cadetsegler überholten und ich den 14. Platz belegte. Leider liefen nicht alle Wettfahrten nach diesem Beispiel, weswegen wir den 63. Platz von 80 Teilnehmern belegten. Gewonnen hat ein Pole vom dortigen Revier, gefolgt von zwei Australiern auf den Plätzen zwei und drei. Die durchschnittliche Wettfahrt, von denen es zwei am Tag gab, dauerte zwei Stunden und lief folgendermaßen ab: Der Start war ein einziges Gedränge und ein Kampf um die Positionen. Wenn man so will, war das das Schwierigste der ganzen Angelegenheit, wenn man nicht gleich am Anfang hinter allen her segeln wollte. Drei allgemeine Rückrufe vor dem Start waren Standard (einmal sogar acht), genauso wie die schwarze Flagge, was viele Disqualifikationen einbrachte. Ich selbst bin einmal rausgefliegen und damit noch „glimpflich“ davongekommen. Bei der folgenden ersten Kreuz mußte man versuchen sich irgendwie freien Wind zu erkämpfen, was einen manchmal zu geschätzten 100 Wenden brachte, und gleichzeitig versuchen ohne Überhöhe an der Tonne anzukommen. Diese erste Tonne war dann, wie alle

folgenden Tonnen, ein unglaublicher Pulk-, Protest- und Crashverursacher, weil eben so viele Boote auf so wenig Platz waren, daß es eine Kunst war, niemanden zu berühren. Geschrei gehörte immer dazu. Der anschließende Spinnacker-Kurs war noch das entspannteste, wobei hier nun aber die Plätze klar sortiert wurden. Wenn man unter den ersten zwanzig fuhr, überholten einen mal gut und gerne 10 Boote, wenn man unter den letzten zwanzig fuhr konnte man aufholen. So war jede Wettfahrt zwei Stunden Kampf um die Position. Die Erfahrung war toll und Spaß gemacht hat es auf alle Fälle!

Promotion: Unsere Starter mußten uns für die Promotion nicht qualifizieren, wie andere Nationen. Uli sagt dazu: „Unsere Motivation zur Teilnahme war die Quali unseres Bruders. Wir beide segelten, obgleich beide Steuerleute, zusammen. Es war außerordentlich stürmisch und regnerisch auf dem Bodden, so daß wir an allen Tagen im Trockenanzug starten mußten. Und das im Hochsommer! Damit hätten wir nicht gerechnet. Nun zu den Wettfahrten: Täglich wurden auch bei uns zwei bis drei sehr lange Wettfahrten gesegelt. Wir freuten uns immer, wenn wir ein paar Boote hinter uns hatten und in time ins Ziel kamen. Das gelang uns nur einmal nicht. Wir erhielten auch eine black flag.“

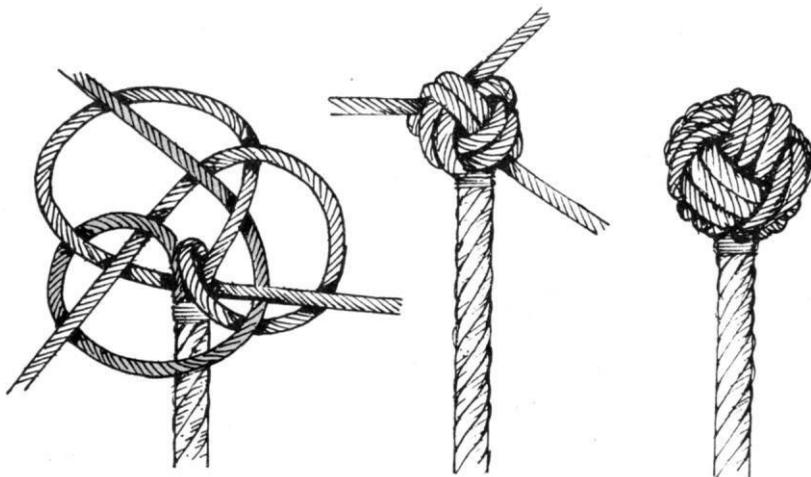
Die Veranstaltung: Die Weltmeisterschaft in Puck begann logischerweise mit einer Eröffnungszereemonie, wobei, olympiaähnlich, die Mannschaften aller Länder in Teamkleidung mit einer Blaskapelle zum Eröffnungsort zogen. Dort fand dann die Zeremonie statt, bei der alle wichtigen Funktionäre zur Wort kamen und die Veranstaltung eröffneten. Die Abende der folgenden Wettfahrtstage wurden von verschiedenen Teams genutzt, um sich vorzustellen und sich kulturell mit einzubeziehen. So gab es einen niederländischen, englischen und deutschen Abend. Die Niederländer richteten einen großen, orangen Pavillon auf und servierten neben Käse, Genever, Pralinen und Bier auch holländische Musik. Die Engländer mieteten sich ein eigenes riesiges Backsteinschloß für ihr Team und veranstalteten dort auch ihren Abend mit Hot Dog und Bowle. Der deutsche Abend drehte sich bei Würstchen und Bier ganz um die WM 2011 in Kühlungsborn. Der letzte Höhepunkt war dann die pompöse Siegerehrung.

Die Gegner: Die Gegner kamen aus vielen verschiedenen Nationen, wobei diese aus Osteuropa wie z. B. Weißrußland oder der Ukraine,

dem Commonwealth, wie England oder Australien, und den spanisch sprechenden Ländern z. B. Argentinien oder Spanien, waren. Die einzigen „Mitteleuropäer“ waren Belgier, Niederländer, Tschechen und Polen. Jedes Land besaß ein Team bei der WM, was aus sechs Booten bestand. Diese Segler mußten sich in ihrem Land für die Teilnahme qualifizieren, sodaß die besten sechs Teams jeder Nation bei der WM an den Start gingen. Die Leistungsdichte war dementsprechend hoch. Untereinander unterhielt man sich in Englisch wobei mir aufgefallen ist, daß selbst Russen und Ukrainer gut Englisch sprachen, wohingegen einige aus dem Team Germany damit Schwierigkeiten hatten.

Die polnischen Gastgeber hatten sich viel Mühe gegeben und die Veranstaltung toll organisiert. Das deutsche Team gehörte zwar nicht zur Weltspitze, was die Ergebnisse betrifft, aber die Stimmung im Team war wunderbar heiter und fröhlich - nicht zuletzt wegen des Motivationstrainers „Big Alex“, einem mitreisenden Vater aus Berlin. Die Tage in Polen werden uns lange in guter Erinnerung sein.

Soentke Hauptmann



Der Sommertörn 2010 der SHANTY

Die Törnvorbereitung stand unter dem Motto: „Je detaillierter man plant, desto härter trifft einen der Zufall.“

Ursprünglich war ein Törn mit 4 Crews über das Baltikum, Finnland, die Ålandinseln und zurück über Schweden geplant. Die Absagen einiger Crewmitglieder und die durch den langen Winter sowie die Baufirma verursachten Verzögerungen beim Bau meines Hauses ließen den Törn auf 2 Wochen mit 2 Crews zusammenschmelzen.

Während ich meine Möbel nach 2 Monaten Einlagerung in Empfang nahm, kaufte Rudy am Sonnabend ein. Sonntag montierten wir die neuen Reffwischen, ich klarierte zu Hause etwas das Chaos und verfolgte nebenbei den Sieg der deutschen Fußballnationalmannschaft gegen England (4:1).

Am Montag dem 28.6. legten wir um 8.20 endlich ab. Die Sonne brannte vom Himmel und es sah nach sehr wenig Wind aus. Wir testeten den frisch überholten Rudolpho, der tadellos funktionierte.

Auf der Ostsee hielten wir uns in Landnähe, um den Seewind zu nutzen. Das klappte ganz gut, ab ca. 10 Uhr liefen wir knapp 5 Knoten bei Halbwind. Über die Lübecker Bucht lief es auch gut, nur im Fehmarnsund ging es wieder auf 2 Knoten Fahrt runter. Im Fehmarnsund gratulierte uns ein Entgegenkommer zu unserem schönen Boot. Kurz vor 20 Uhr legten wir in Heiligenhafen an und beschlossen den Abend mit Grillen, Einkaufsliste erstellen und Preisrätsel raten.

Der nächste Tag brach an wie der letzte aufgehört hatte: Sonnenschein, blauer Himmel und eine leichte Brise. Wir kauften noch etwas ein und besorgten eine Ersatzschraube für den Kompaß, bevor wir um 9.55 Uhr ausliefen.

Wir hatten Ostwind und es gab Sonne pur. Das Tagesziel für heute hieß Marstal. Der im Frühjahr neu installierte Doradelüfter funktioniert ausgezeichnet, kein Vergleich zu dem alten, solarbetriebenen Miefquirl. Wir machten ganz gut Fahrt, die jedoch gegen 13 Uhr auf unter 2 kn sank. Da der Wind stetig wehte entschlossen wir uns den Spi zu setzen, obwohl wir nur zu zweit an Bord waren. Nach Auffrischen des Windes stieg die Fahrt bis knapp 6 kn.

Als die Südspitze von Langeland querab war, kam von Süden eine Gewitterwolke auf. Der Wind drehte abrupt auf West. Der Spi wurde

geborgen. Die Gewitterwolke erreichte uns nicht, brachte aber fast Flaute. Wir entschlossen uns, bis Marstal zu motoren.

Nach dem Anlegen 18 Uhr machten wir einen kurzen Gang durch die hafennahen Straßen mit Eisessen, Geld besorgen und dem Besuch der Halle, in welcher der ehemals für die Neufundlandfahrt gebaute Marstalschoner BONAVIDA restauriert wird.

Anschließend wurde auf dem gut besuchten Grillplatz gegrillt. Unterhaltung dabei bot ein frecher Vogel, der unter den Tischen nach Heruntergefallenem suchte und auch einer Frau auf Schulter und Kopf landete. Später ließ er sich auch von der Frau etwas Wasser in einem Becher zum Trinken geben. Als ich auf dem Weg zum Abwaschen war, landete er auch auf meinem Jackenkragen und wechselte dann auf den Kopf. Da war aber nichts zu finden, also flog er weiter.

Als ich am nächsten Morgen aufwachte wunderte ich mich über Geräusche im Vorschiff - obwohl ich und Rudy in den Salonkojen lagen. Eine Katze tappte an Bord herum und beschnüffelte alles, bevor sie sich durch den Niedergang wieder davon machte.

Wir machten uns auf den Weg ins Schiffahrtsmuseum, nachdem wir eine alte 4-Zylinder-Nimbus fotografiert hatten und auch die BONAVIDA auf das digitale Zelluloid gebannt hatten.

Nach Besuch des Schiffahrtsmuseums besorgten wir uns noch eine Gastlandflagge. Den vermißten Segelmacherhandschuh konnten wir nicht ersetzen, das letzte Exemplar beim Yachtausstatter war ein Modell für Linkshänder.

Das Ablegen erfolgte erst 13.20 unter Segeln. Wir hatten eine frische Brise aus West, die zwischenzeitlich auf Nord drehte. Zur Passage der Brücke bei Rudkøbing hatten wir einen Anlieger mit ordentlich Lage und leichtem Gegenstrom.

Danach rauschten wir mit Halbwind und 6,5 bis 7,3 kn durchs Wasser. Die Wellen waren harmlos, jeder von uns bekam nur einmal ein paar Spritzer ab. Die Durchschnittsgeschwindigkeit muß diesen Tag sehr hoch gewesen sein. Sie war aber nicht mehr zu bestimmen, da Rudy die Logge ausgeschaltet hatte bevor ich gucken konnte.

Das Anlegen in der Box in Lohals verlief trotz Seitenwind ordentlich. Ganz im Gegensatz zu einer Charteryacht mit Bayernflagge unter der Saling, die großes Hafenkino bot.

Am Donnerstag liefen wir gegen 9.30 Uhr aus. Es war kaum Wind und dazu von achtern. Wir kreuzten vor dem Wind und trödelten erzwungenermaßen gen Norden. Zwischendurch sichteten wir ein paar Schweinswale.

Gegen halb Sechs machten wir in Kerteminde fest. Wir machten uns zur Eisdiele „Waffelhuset“ auf. Auf dem Weg dahin stand vor dem Restaurant neben dem

Fjord & Bælt Center eine tipp topp restaurierte Indian. Es wurden einige Fotos geschossen und nach einem Schwatz mit einem älteren Herrn kam der Eigner und Fahrer. Die Indian ist Baujahr 1948 und wurde 2 Jahre lang restauriert. Wir blieben noch bis die Maschine gestartet wurde, um uns die Akustik nicht entgehen zu lassen. Allerdings kam nur ein Knattern, kein Vergleich zum Sound einer AWO.

Anschließend ging es in die Eisdiele „Waffelhuset“ und nach einem kleinen Stadtbummel beschlossen wir den Abend in diesem wunderschönen Hafen.



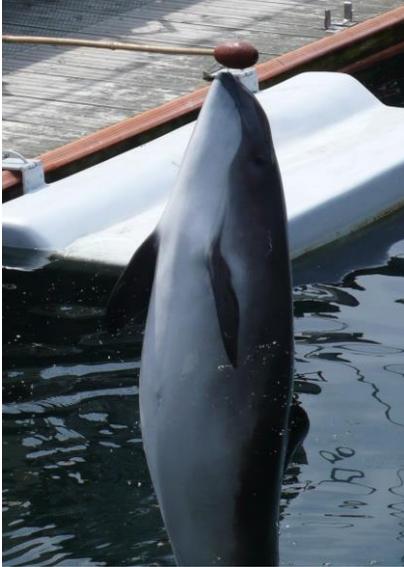
Indian in Kerteminde



brütende Möwe auf dem Supermarktparkplatz

Freitagvormittag
einen Besuch
& Bælt Center
reserviert,
und ging es
kauf in den
mit Möwennest
Jungvögel auf
platz.

Ab Drei ging es
weiter gen
Wieder genau
„platt vor Laken“, bei 3
bis 4 Bft. Nördlich Horse



Im Fjord & Bælt Center

Klint konnten wir endlich auf Halbwind abfallen und kurz vor 20 Uhr legten wir im wunderschönen Naturhafen Korshavn an.

Am Sonnabend war Hafentag und Crewtausch angesagt. Bernd, Michael und Achim kamen mit dem Auto angereist. Bei herrlichstem Wetter wurde über Fyns Hoved gewandert und gebadet. Nachmittags zogen wir in den Fernsehraum des Zeltplatzes. Dort lief das WM-Spiel gegen Argentinien, welches die Deutschen mit 4:0 für sich entscheiden konnten. Der Abend wurde mit einem guten Essen vom Grill beschlossen.

Am nächsten Tag fuhr ich mit Rudy wieder nach Rostock zurück, nicht ohne dem Wikingerschiff-Museum in Ladby einen Besuch



Korshavn

abzustatten und uns im Brugsen mit in Deutschland nicht verfügbaren Lebensmitteln zu versorgen.

Dirk Schietke

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

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



WARNOTUNDEL
DIE Abkürzung in Rostock

schnell • günstig • sicher • bequem

German Classics Laboe 2010

Dieses Jahr sollte es wieder nach Laboe gehen. Raic und Stefan wollten im August 2 Wochen mit der SHANTY segeln gehen und im Anschluß mit der Shanty in Laboe sein. Da bot es sich für Rudy und mich an, zusammen mit unserem Kollegen Detlef und seiner LISOLETTA nach Laboe zu fahren. Dort war



Auf der LISOLETTA

dann die Aufteilung der Crew auf beide Schiffe geplant.

Je detaillierter man plant, desto härter trifft einen der Zufall. Die

Realität sah mal wieder anders aus. Raic hatte keine Zeit und der Zubringertörn war in Gefahr. Dazu hatten wir noch mit einer unerklärbaren Dieselleckage zu kämpfen.

Problem Nr.1 wollte Michael lösen, indem er die SHANTY überführen wollte. Problem Nr. 2 mußte er ungewollt auch lösen. Beim Nystedtörn am Wochenende vor der Regatta beichtete Raic, daß er beim Tankeinbau die Schlauchschelle am Tankeinfüllstutzen nicht angezogen hat, da er nicht herankam. Für Dientags nachmittag hatte ich meine Hilfe angeboten, aber da die Jungs schon Dienstag früh los wollten,



mußten sie die SHANTY selbst soweit zerlegen, daß sie an die Schelle herankamen.

Jedenfalls konnten Michael, Stefan und Fabian am Dienstag um 13 Uhr ablegen. Mit wenig oder keinen Wind erreichten sie abends Kühlungsborn.

Mittwoch kamen sie wegen Starkwind nicht weiter.

Donnerstag wagten sie einen Aufbruch, jedoch kehrte sie aus Sicherheitsgründen wieder zurück.

Ebenfalls am Donnerstag lief wir, d.h. Detlef, Rudy, Nikolaj und ich, mit der LISOLETTA von Gehlsdorf aus in Richtung Westen aus. Es blies ordentlich aus West und es stand eine ordentliche See, aber die 13,5 m lange LISOLETTA steckte das einfacher weg als die SHANTY.

Wir gingen in Kühlungsborn längsseits an die Mole, um die vorhandene Crew sinnvoll auf beide Schiffe zu verteilen. Die vorhandene Crew bestand neben Detlef und mir als Skipper und Raic, Fabian, Rudy und Niko.



Auf der Regattabahn

Vor der Crewaufteilung stand noch mal ein schon langsam bekanntes Problem auf der LISOLETTA an: ein Dieselmanometer war undicht und hatte die Achterpiek verseucht. Also stand erst einmal eine Grundreinigung an.

Rudy und Niko segelten mit Detlef die LISOLETTA nach Kiel, zu mir auf die SHANTY kamen Raic und Fabian.

Kurz vor 19 Uhr legten wir bei WNW 3 und einer heftigen Dünung ab. Die LISOLETTA legte etwas später ab und überholte uns im Schein der untergehenden Sonne. Beiderseits kamen die Fotoapparate zum Einsatz.

Raic und Fabian übernahmen die 1. Wache, die Hundewache machte ich alleine. Wir gingen nördlich um Fehmarn herum. Die Nacht war schön, sternenklar und kalt. Um 4 Uhr übernahm Raic wieder die Wache und kurz vor 15 Uhr legten wir in Laboe an. Es war sogar ein Platz an der Pier frei.

Der Rest des Tages wurde mit Besichtigungen, Essen und Schnacken beschlossen.

Für die Regatta hatten wir als „Steuerberater“ wieder Christian Blunck angeheuert, der mit Kind und Kegel angereist war.

Die Regattacrewaufteilung sah wie folgt aus:

LISOLETTA: Detlef, Raic und Niko

SHANTY: Dirk, Rudy, Fabian und Christian.

Um 12.10 hatten wir unseren Start. Der Wind war gut, unsere Maximalgeschwindigkeit lag bei 7 Knoten. Nach dem Zieldurchgang um 14.38 wurde traditionell vor Laboe geankert, gebadet und Pellkartoffeln gegessen. Um 17 legten wir wieder in Laboe an und verholten uns auf die LISOLETTA, auf der es gerade Essen gab. Anschließend stürzten wir uns ins Getümmel. Nach der Siegerehrung und dem Aushängen der Regattaergebnisse um 22 Uhr machte sich die SHANTY auf den Rückweg. Die Crew bestand aus Rudy und Niko. Die LISOLETTA wollte am Sonntag früh morgens mit Detlef, Raic und Fabian auslaufen.

Ich übernahm die erste Wache, Rudy und Niko die zweite. Leider kam der Wind nicht wie erwartet aus West sondern aus Südost.

Ab dem Vormittag erwartete ich die aus Richtung Westen aufkommende LISOLETTA in Sicht zu bekommen. Aber sie kam nicht. Der Wind hatte auf West gedreht und wir machten um 14.45 Uhr wieder in Gehlsdorf fest.

Dirk Schietke

RS 500 World Championships 2010 in Bruinisse, Niederlande



Nachdem der RS 500 2009 von der ISAF als Klasse anerkannt wurde, sollten 2010 die ersten Weltmeisterschaften stattfinden. Da noch keine Qualifikation notwendig war, konnten auch wir mit unserem gerade einmal 4 Monate alten BLACK MARLIN teilnehmen. Anfang Juli dann die Zusage von Anne, sie kommt mit. Knapp 6 Wochen blieben uns nun für das Training, zunächst auf der Warnow und dann, ab Ende Juli, auf der Ostsee, um uns auf unsere Teilnahme vorzubereiten. Nachdem wir so ziemlich alle Wetterlagen mehr oder weniger sicher gemeistert hatten, waren wir uns schnell einig, daß es zunächst unser Ziel sein würde, alle Regatten

durchzuhalten und nicht ganz hinten zu segeln. Alles Weitere würde man dann sehen. Unter den 21 gemeldeten Booten sollten wir als einziges deutsches Team an den Start gehen. Der Großteil der Meldungen kam aus Großbritannien, darunter die amtierenden Europameister, und den Niederlanden. Außerdem waren drei Teams aus Schweden und eines aus Hongkong dabei. Die Wettervorhersage sagte Windstärken zwischen 3-4 Bft. voraus. Soweit so gut.

Freitag, 13.08.2010

Am Freitag den 13. gegen 14.00 Uhr wurde unser Vorhaben, die Teilnahme an der RS500 WM in Bruinisse, so langsam ernst. Wir takelten unseren BLACK MARLIN in Warnemünde ab und machten ihn transportklar.

Samstag, 14.08.2010: Anreise

Pünktlich um 7.00 Uhr traten wir unsere Reise mit Annikas Auto zunächst Richtung ASV an. Dort hängten wir das Boot an und ergatterten noch einiges an Proviant von Ute und Marco, um dann für die nächsten 10 Stunden auf der Autobahn unterwegs zu sein. Gegen 17.00 Uhr erreichten wir bei Sonne und wenig Wind Bruinisse. Trügerisch schön erschien uns die Wetterlage, so daß wir zuversichtlich auftakelten, uns im Race Office anmeldeten und unsere sehr gemütliche Ferienwohnung im Yachthafen bezogen.



Quelle: www.rssailing.org/rs500

Sonntag, 15.08.2010: Practice Race

Nachdem wir uns gegen 9.00 Uhr mit einem Frühstück gestärkt hatten, wollten wir unsere deutsche Flagge ins Segel kleben, wobei wir allerdings bemerkten, daß die Flagge, die uns im Race Office gegeben wurde nicht so ganz der deutschen Farbreihenfolge entspricht. Statt einer schwarz-rot-goldenen, hielten wir eine schwarz-gold-rote Flagge in den Händen. Um nicht für Belgien zu starten, entschieden wir uns nach einer richtigen deutschen Flagge zu fragen. Um 12.00 Uhr gab es ein erstes Briefing, wobei bekannt gegeben wurde, daß es ein erstes Practice Race mit ca. 20 Knoten Wind gegen 14.00 Uhr geben sollte. Wir eilten also frohen Mutes in unsere Wohnung, zogen uns um und takelten anschließend auf. Doch schon auf dem Weg vom Appartement zum „Dinghy Park“ wurde uns ein wenig flau im Magen, als wir die zunehmenden Schaumkämme sahen und das Pfeifen des Windes zwischen den Masten hörten. Auch die anderen Segler ließen sich beim Auftakeln ziemlich viel Zeit und schienen ebenfalls ein wenig verunsichert. Als die ersten Mutigen ihre Boote ins Wasser ließen und schon auf der Slip kenterten, entschieden wir uns zunächst abzuwarten. Letztendlich blieben wir neben ca. der Hälfte der Boote an Land und beobachteten die Kenterungen der anderen. Das Practice Race wurde zwar gestartet, doch beendet hatte es niemand, bis auf ein Team, welches im gekenterten Zustand über die Ziellinie trieb. Glücklicherweise, daß wir an Land geblieben waren, ließen wir den Abend gemütlich beim Willkommensdrink im Race Office ausklingen.

Montag, 16.08.2010: Der 1. Tag

Nach einer regnerischen windigen Nacht frühstückten wir gegen 8.00 Uhr und trafen uns um 9.30 Uhr zum Briefing. Angesetzt wurden 3 Wettfahrten aufgrund der sehr windigen Voraussagen für den nächsten Tag. Um 11.00 Uhr wurde das erste Race mit Wind aus Nord und einer Stärke von 12 bis 19 Knoten (4-5 Bft.) gestartet. Zur ersten Luvmarke konnten wir das Boot gut aufrecht segeln, allerdings kenterten wir das erste Mal in einer stärkeren Böe beim Abfallen nach der Luvmarke. Wir richteten also auf und segelten mit Gennaker in Gleitfahrt zur Leemark. Die zweite Kenterung ereignete sich auf der Zielfahrt Downwind, wobei sich die Schot ums Schwert wickelte und wir ohne Gennaker ins Ziel segeln mußten. Glücklicherweise ersegelten wir trotzdem einen 14. Platz. Es folgten 2 kenterfreie, aber sehr windige und anstrengende Wettfahrten mit

Plazierungen 18 und 15. Damit waren wir für diese Bedingungen und den ersten Tag mehr als zufrieden. Nach 5 Stunden auf dem Wasser waren wir froh, den Abend vor dem Fernseher im Trockenen mit einer selbst gekochten Nudelkreation gemütlich ausklingen zu lassen.

Dienstag, 17.08.2010: Noch mehr Wind

Unsere Befürchtungen und die Vorhersagen, daß der Wind zunimmt, sollten sich bestätigen. Wir trimmten unser Boot auf Starkwind und liefen Richtung Startlinie aus, die wir im Gegensatz zu anderen Crews immerhin noch kenterfrei erreichten. Der Wind kam diesmal aus West und wehte mit ca. 20 Knoten und mehr. Nach einem guten Start kreuzten wir im Mittelfeld in Richtung Luvmarke. Hier begann unsere „Schwimmphase“. Direkt vor uns lagen schon 2 Teams im Wasser. Frei nach dem Motto „alle guten Dinge sind drei“ legten wir uns dazu. Im Rest des Feldes sah es ähnlich aus. Nachdem wir nach einiger Zeit das Boot endlich wieder aufgerichtet hatten, versuchten wir Downwind zur Leemarke zur segeln, doch beim Versuch blieb es. Nach 2 weiteren Kenterungen auf demselben Schenkel entschieden wir uns abzubrechen, um Material und unsere Kräfte zu schonen. Neben 6 anderen Booten erhielten wir für diese Wettfahrt ein DNF und rutschten in der Gesamtwertung einen Platz nach hinten.

Mittwoch, 18.08.2010: Mal wieder Wind

Beim Frühstück gegen 8 Uhr begutachteten wir kritisch die grauen Regenwolken am Himmel. Es sollte laut Windfinder eigentlich ein etwas windärmerer Tag werden. Angesetzt waren zwei Standard-Rennen und nachmittags noch ein zusätzliches Spaßrennen. Doch schon beim Briefing um 9.30 Uhr ahnten wir, daß auch heute der Wind nicht wirklich weniger weht. Gegen 11.00 Uhr dann der erste Start. Mit Wind aus West und einer Stärke von ca. 18 Knoten hieß es für uns“ Augen zu und durch“. Statt zu Kentern hatten wir eine Bootsberührung mit den Kollegen aus Hongkong, so daß wir einen 180°-Kringel machen mußten. Als 17. Boot erreichten wir dann nach 3 Up-and-Downs das Ziel.

Die zweite Wettfahrt begann mit einem relativ guten Start aus der ersten Reihe, so daß wir die Luvmarke im Mittelfeld erreichten. Leider wollte uns hier eine Gennakerhalse nicht komplett gelingen, so daß wir das erste Mal Baden gingen. Dies sollte nicht das letzte

„capsizing“ sein. Der letzte Down-Windkurs Richtung Ziellinie wurde uns aufgrund kräftiger Böen ebenfalls zum Verhängnis. Wieder einmal durften wir das Boot von unten betrachten und erreichten anschließend als Schlußlicht mit einer über dem Großbaum verschlungenen Großschot, halb kenternd die Ziellinie. Daraufhin segelten wir zurück in den Hafen, um uns in einer kleinen Mittagspause zu stärken. Nach ca. einer Stunde ging es wieder aufs Wasser, um am Non-Standard-Race teilzunehmen. Gestartet wurde in Gruppen von 2-3 Booten nach den Plazierungen von hinten. Weiter wurde nun auch Doppeltrapez erlaubt, welches vor allem die Schweden sehr freute. Der Wind hatte weiter zugenommen und das Grevelingener Meer war mit Schaumkronen übersät, so daß einige Teams gleich an Land blieben. Unglücklicherweise riß uns der Ruderniederholer, so daß wir gezwungen waren die Spaßwettfahrt abzubrechen und reinzusegeln. Das Ruder hatten wir zur Blitzreparatur abgegeben. Abends nahmen wir an der ersten Internationalen RS500 Klassenvereinigungssitzung teil.

Donnerstag, 19.08.2010: Ein schöner Tag auf der See



Heute nun endlich aufwachen und frühstücken unter blauem Himmel mit Sonne. Wie also könnte so ein Segel-tag besser beginnen.

Frohen Mutes takelten wir auf, denn der Wind schien, abgeflaut zu sein. Es wehte aus West/ Südwest mit

einer Stärke von 10-15 Knoten. Der erste Start erfolgte pünktlich um 11.00 Uhr. Diesmal schien das Glück auf unserer Seite, denn der Start gelang gut, der Wind blieb bei konstanten 4 Bft. und wir erreichten ohne Kenterung nach drei Up and Downs das Ziel als 14.Boot. Anschließend hatte die Regattaleitung Probleme den zweiten Kurs auszulegen, da der Wind um 360° drehte, bis er sich letztendlich für Südwest entschied. Die einstündige Pause nutzten wir zum Rumtreiben, Flirts mit Konkurrenten und Corny-Riegeln. Um ca. 13.30 Uhr erfolgte dann der Start zur letzten Tageswettfahrt. Hart

am Wind mit dichten Segeln überquerten wir als eines der Ersten Teams die Startlinie und hatten freien Wind. Schon an der Luvmarke bemerkten wir, daß die üblichen Gegner diesmal nicht in unserer Nähe waren und es an den Marken enger wurde. Besonders auf dem zweiten Downwind unter Gennaker gab es an der Leemarke Stau. Wir entschlossen uns den Gennaker etwas früher einzupacken und uns für die letzte Kreuz vorzubereiten, um unseren Mittelfeldplatz zu sichern. Das Ziel erreichten wir dann völlig begeistert als 10. Boot. Durch eine Disqualifikation wurde daraus ein 9. Platz. An Land wurden wir dann freudig von Annikas Eltern empfangen. Am Abend fand dann noch ein „mussel dinner“ statt. Für die Nicht-Muschel-Esser, wie uns, gab es sehr leckeren gegrillten Fisch oder Hähnchen mit Pommes.

Freitag, 20.08.2010: Ende einer schönen ersten Weltmeisterschaft

Heute sollte es dank Annikas Papa zur Abwechslung mal frische Brötchen zum Frühstück geben. Gut gestärkt machten wir uns auf den Weg zur 9. und damit letzten Wettfahrt dieser WM. Unter blauem Himmel und Sonne und einer leichten Brise aus Süd legten wir ab. Pünktlich zum Start um 11.00 Uhr frischte der Wind auf ca. 12 Knoten auf. Nun hieß es die gegnerische Damencrew nicht aus den Augen zu verlieren. Auf dem Am-Wind-Kurs schien der Abstand größer zu werden und wir verloren einige Plätze, die wir allerdings jedes Mal unter Gennaker



wieder gut machten. Letztendlich erreichten wir nur als 19. Boot das Ziel, doch unser Gesamtvorsprung (10 Punkte) sollte ausreichen, um

die Führung in der Damenwertung zu halten. Mit Spannung warteten wir die Ergebnislisten ab. Ungefähr eine Stunde nach dem Zieldurchgang wurden wir dann von Annikas Schwester telefonisch informiert, daß wir nun tatsächlich die First Ladies der RS500 World Championship 2010 seien! Nach den Up and Downs der vergangenen Tage fielen wir uns nun erleichtert und glücklich in die Arme und waren damit und auch mit unserer Gesamtplatzierung (17. Platz) sehr zufrieden.

Nachdem uns Annikas Eltern zum Mittag im „Sailors Inn“ eingeladen hatten, ging es um 15.00 Uhr zur Siegerehrung. Bei Sonne und guter Laune wurden hier neben den „Fun-Auszeichnungen“ (Ältestes Team, Partyboot, Kenterkönige usw.) die Sieger geehrt. Bis zum letzten Rennen blieb es zwischen Tim + Heather und den amtierenden Europameistern Alex + Brian spannend. Letztendlich gelang es den Briten Tim und Heather das Rennen mit einem Punkt zu gewinnen und den Weltmeistertitel zu erlangen.



Für uns ging damit eine sehr aufregende und windige Woche dem Ende entgegen. Wir haben viele Eindrücke gewonnen und Erfahrungen gesammelt. Positiv aufgefallen ist uns die Gastfreundlichkeit der Niederländer und die lockere, nette Atmosphäre in der RS 500-Klassengemeinschaft.

Besonderer Dank geht an unseren Sponsor, unseren Verein (Akademischer Seglerverein zu Rostock), unsere Eltern für die finanziellen Notspritzen und den Laolawellen an Land beim Anlegen, Jan für seine eifrige

Arbeit an unserem Blog, unsere treuen Trainingspartner Basti + Jacqueline, Stefan Förste, Julia + Flo, Jan + Alexandre + Markus.

Ebenfalls vielen Dank an Stefan für die Bereitstellung seines Trailers und natürlich allen Beteiligten des netten Empfangskomitees in Warnemünde!

Anne & Annika

German Open der International 14 und Grömitz Skiff-Open vom 02. bis 04. Juli 2010

Nach nun knapp drei Monaten Eingewöhnung auf unserem neuen RS 500 machten wir uns am Donnerstag gemeinsam mit unserer



Stichlingscrew sowie unseren drei International 14s auf den Weg nach Grömitz zu unserer ersten Regatta in fremden Gewässern. Während CHICA und ERT am Donnerstag schon ihre Runden drehten, takelten wir unsere Boote am Abend auf und freuten uns auf drei schöne Segeltage. Für Freitag waren die ersten Rennen der Int14 angekündigt und auch wir hätten schon unsere erste Probewettfahrt starten können, doch leider machte uns der nicht vorhandene Wind einen Strich durch die Rechnung. Wir warteten bis zum Abend, bis wir nach endgültiger Absage der Rennen für diesen Tag, unseren ersten Schlag machten. Alles funktionierte prima, Wenden, Halsen, Gennakern und so fieberten wir unserem ersten Rennen entgegen.

Samstagvormittag zeigte sich das gleiche Bild. Doch rechtzeitig zum Spiel Deutschland gegen Argentinien kam dann „leider“ doch Wind auf. Der 1. Start erfolgte fast zeitgleich zum Anpfiff. Wir starteten gemeinsam mit 1x RS 800, 4x Musto Skiffs sowie 3 International Canoe und konnten insgesamt 3 Wettfahrten, 2x Up-and-Downs durchführen. Aufgrund der langen Startlinie, der vor uns gestarteten Int14, kamen wir uns bei den Starts kaum ins Gehege und konnten fast immer unserem vorher geschmiedeten Plan folgen. Da die Int14 einen etwas längeren Kurs mit einem zusätzlichen Dreieck segelten, kamen wir nicht sehr viel später ins Ziel, so daß keine langen Wartezeiten entstanden. Die Wettfahrten zeigten uns sowohl unsere Stärken, als auch unsere Schwächen, auf jeden Fall hat die Teamarbeit sehr gut geklappt, und wir konnten unseren ersten Regattatag zufrieden abschließen. Der Grömitzer Segelclub lud dann noch zum Spanferkel essen bei Live-Musik ein.

Am Sonntag startete das erste Rennen recht spät, gegen 12 Uhr, da ursprünglich ein Gewitter angesagt war. Mit etwas stärkerem und böigerem Wind starteten wir unser Rennen. An der ersten Luvtonne noch hinter Stichling, konnten wir diese auf dem ersten Downwindkurs wieder hinter uns bringen und konnten diesen

Vorsprung auch bis ins Ziel retten. Leider waren der RS 800, die Mustos und Canoes zu weit vorn, als daß wir uns bei ihnen hätten etwas anschauen können.

Das letzte Rennen stand an, doch der Wind drehte und ließ letztendlich so nach, daß die Wettfahrt der Int14 und unser Start abgebrochen wurden. Von einem Schlauchboot in Richtung Strand geschleppt beendeten wir so ein teils entspanntes, teils aufregendes, aber auf jeden Fall lernreiches Segelwochenende.

Die Siegerehrung erfolgte gegen 17 Uhr vor dem Clubhaus. Überraschender Weise wurde bei den Open Skiff eine getrennte Wertung von Ein- und Zweihandskiff durchgeführt, so daß wir, Florian und ich, uns



über einen 2. Platz und ein kleines Andenken freuen konnten. Den ersten Platz in der Wertung Skiff Open Zweihand belegte der RS 800, auf dem dritten Platz folgte unser Stichling mit Thomas und Markus.

Deutsche Meister im International 14 wurden Georg Borkenstein und Eike Dietrich. Herzlichen Glückwunsch! Unsere Int14 Segler Jörn und Sebastian auf ERT belegten Platz 5., Stefan und Christoph mit CHICA den 13. und Marten und Vossi auf FFWD den 14. Platz.

Vielen Dank an Yvonne für die sehr schönen Bilder und die Vermittlung der sehr netten Unterkunft !!!

Annika



RS 500 – Die Zweite

Im vergangenen Jahr betraten einige Jollensegler mit unserem ersten RS 500 seglerisches Neuland. Dank einer großzügigen Spende sollte 2010 nun auch weiteren studentischen Seglerinnen die Möglichkeit gegeben werden, in die Skiffklasse einzusteigen.

Im April 2010 war es dann endlich soweit und wir konnten unseren zweiten RS 500 in Hamburg abholen. Nachdem dann auch alle Zubehörteile eingetroffen waren, hieß es ab aufs Wasser. Zum Ansegeln erfolgte dann die obligatorische Taufe zur der auch tv.rostock einen kleinen Beitrag drehte. Dank Marten schmückt ein sehr schöner Schriftzug mit „BLACK MARLIN“ den Rumpf. Die ersten Ausfahrten mit Florian, Markus und Agnes waren teilweise noch etwas unsicher und mit der ein oder anderen Kenterung versehen, aber wir gaben nicht auf und trainierten weiter. Die erste Regatta, unsere vereinsinterne Frühjahrsregatta, stand vor der Tür. Agnes und ich stellten uns der Herausforderung. In der Yardstickwertung mußten wir unseren, schon seit einem Jahr eingespielten Gegnern, Thomas und Markus, den Vorrang lassen, obwohl wir in zwei von drei Rennen vor ihnen plazierte waren. Das Training ging weiter, denn die nächste Regattateilnahme stand schon fest. Grömitz Skiff Open, gemeinsam mit unseren International 14 –Seglern (siehe Extrabericht). Dann folgte die Vorbereitung mit Anne auf den Höhepunkt der Saison. Die erste Weltmeisterschaft im RS 500, die in den Niederlanden stattfand. Vorab soviel: es war super schön, interessant, sehr lehrreich, hat uns sehr viel Spaß gemacht und wir hoffen auf eine Fortsetzung 2011 in Weymouth, England. Ein kompletter Bericht folgt im Anschluß.

Nach dem Großen Blauen Band der Warnow, bei dem Anne und ich noch einmal die Positionen tauschten, um so die Größen- und Gewichtsverhältnisse etwas Bootstypfreundlicher zu gestalten, war die Saison leider schon fast wieder vorbei. Zu guter letzt noch einmal zum Absegeln auf die Ostsee und dann hieß es schnell einlagern bevor der erste Schnee kommt.

Ich freue mich sehr, daß wir 2010 vielen Jollenseglern das Segeln auf einer modernen Skiffjolle ermöglichen konnten und hoffe auf eine ebensolche Fortsetzung 2011. Meldet euch einfach, falls ihr Lust habt mitzusegeln. Wir hoffen auch in diesem Jahr an der einen oder anderen Regatta teilnehmen und weitere Segler und Seglerinnen für diese Bootsklasse begeistern zu können.

Annika

Herrentag 2010 nach Kragenæs = arschkalt!

Kragenæs war dieses Jahr das angesagte Ziel für den Himmelfahrtstörn. Leider war diesmal keiner weiter von der SHANTY-Crew dazu zu überreden, und so lud Hansi mich ein, auf der RIJO anzuheuern. (Danke nochmal!)

Treffpunkt war (wie immer) am Mittwoch in Gehlsdorf. Hansi hatte an der Mittwochsregatta teilgenommen, Sven war bei dieser Gelegenheit schon dabei, Micha kam gegen neun an, und so waren vier Mann Crew auf der RIJO dann komplett.

Richtig los ging es dann am Donnerstagmorgen. Es ließ sich kalt an, also war „Ölzeug mit viel drunter“ der letzte Schrei. Wir hatten die Ansteuerung Rostock noch nicht hinter uns gelassen, da kam uns schon etwas eher Ungewöhnliches entgegen: Die Arbeitsplattform Sea Worker mit zwei Begleitbooten. Das Schiff kann sich auf vier Stützen auf den Grund stellen, so stabil und unbeeindruckt vom Wellengang stehen und dann Kranarbeiten durchführen. Sowas wird unter anderem bei der Errichtung von Offshore-Windparks verwendet – womöglich kam die Sea Worker ja von so einem Einsatz.



Weiter ging es, östlich um Falster und auf Møn zu. Wir fahren um Hestehoved und weiter zwischen Falster und Møn, Hårbølle sollte der Zielhafen für heute sein. Wir waren noch nicht ganz fertig mit der



Kursänderung, als mich ein charakteristisches „Pffh“, das mir bekannt vorkam, nach Backbord schauen ließ: Da schwamm doch glatt der erste Schweinswal, den ich dieses Jahr zu sehen kriegte! Leider interessierte er sich nicht für uns und schwamm schnell weiter in die Gegenrichtung, so daß er bald verschwunden war.

Freitag ließ sich bedeckt und kühl, aber wenigstens nicht regnerisch an. Ziel der heutigen Tagesetappe war Kragenæs. Møn hinter uns, Falster an Backbord, Bogø an Steuerbord, mußte aber zuerst ein Abstecher sein: nach Vordingborg, Fisch essen! Der Fischladen ist direkt im Hafen und hat etwas, was in Skandinavien ganz normal ist, was ich aber in

so einem kleinen Laden nicht erwartet hätte. Gemeint sind nicht die Aquarien, sondern das Wartesystem mit Nummer, wie wir es in Deutschland eigentlich nur vom Arbeitsamt oder Finanzamt kennen. Fisch kaufen ist natürlich viel angenehmer als so ein Amtsbesuch, und so kauften wir gefühlt den Laden halb leer, um sofort anschließend auf dem Pier unser Picknick zu machen.



Die Brücke zwischen Masnedø und Falster ist immer eindrucksvoll, egal, ob man von Osten oder Westen kommt. Femø, das Ziel vom

letzten Jahr, ließen wir an Steuerbord liegen. Fejø auch. Kragenæs war heute der angesagte Ort, wo die Party stieg.

Der Sonabend begann, wie der Freitag vergangen war: windig und kühl. Zunächst ging es erstmal wieder ein Stück zurück nach Osten, an Fejø, Askø und Femø vorbei, südwärts abgebogen in den Guldborgsund. Unterwegs kam allerdings der Regen hinzu und es wurde zunehmend ungemütlich. Da waren die Kringel, die wir vor der Brücke bei Nykøbing drehen mußten, nicht eben willkommen, aber für den Brückenwärter hat der Zugverkehr über die Brücke wohl Vorrang. Willkommene Erheiterung brachte daher, daß ein ASV-Schiff (Name ist der Redaktion bekannt) gleich bei der ersten Runde eine Fahrwassertonne unterpflügte. Schnell den Motor aus, damit wenigstens die Schraube keinen Schaden nahm. Die Tonne tauchte am Heck ohne Schaden wieder auf, worüber sicher nicht nur die Schiffsstraßenverwaltung froh war.

Bei immer mehr Westwind verwarfen wir irgendwann den Gedanken, in Nysted Eis essen zu gehen. Schade, aber es würde eine andere Gelegenheit geben. Später bekam ich mit, daß immerhin RAMSES nach Nysted gefahren war, das Gros der ASV-Schiffe steuerte aber Gedser an, und so trafen wir uns dort wieder.

Sonntag kam mit starkem Westwind und keiner mochte sein Schiff riskieren. Hmm, die meisten mußten am Montagmorgen wieder in der Firma auf der Matte stehen, deshalb war Abwettern nicht die Option der Wahl. Gegen Mittag reifte also der Entschluß, eine Nachmittagsfähre zu nehmen und die Schiffe eine Woche später wieder abzuholen. So pilgerte denn ein Zug von ASV-Seglern zum Fährhafen Gedser und schiffte sich nach Rostock ein. Als wir dann von der Fähre aus sahen, wie andere Segler auf der Ostsee südlich Falsters unterwegs waren, wurmte es einige in der Runde doch. (Einige? Wohl so ziemlich alle, möchte ich denken.) Jemand rief Hansi an, der in Gedser geblieben war, daß es geht, wenn man erstmal aus dem Yachthafen raus ist, und so kamen Hansi und Sven auf RIJO noch zu einem schönen Schlag von Falster nach Rostock am Sonntagabend. (Schade, daß ich mich da für die Fähre entschieden hatte.)

Rudolf Tribiahn

Finn World Master Championship 2010

Nun war es also wieder soweit, die Weltmeisterschaften der über 40 Jahre alten Finn-Segler sollten vom 23. – 28. Mai im kroatischen Split stattfinden.

Bereits im Vorfeld war von vielen zu hören, das sie auf Grund schlechter Erfahrungen mit der Organisation und der Sicherheit vor einigen Jahren an gleicher Stelle die Reise wohl nicht antreten würden. So kam es dann auch, gingen im Vorjahr in Maubuisson / Frankreich noch ca. 260 Segler an den Start, wollten in Split „nur“ noch 167 um den Titel segeln.

Um es vorweg zu nehmen, es war eine tolle Veranstaltung!

Da ich nach dem vorjährigen Test mit einem gemieteten Wohnmobil gefallen an der Art „Segelurlaub“ gefunden hatte, wurde aufgerüstet



und mit eigenem Gefährt nahmen wir die rd. 1700 km am späten Freitagnachmittag in Angriff. Gegen Mitternacht waren wir an Passau vorbei und gönnten uns bis 05.00 Uhr morgens eine Rast. Via Österreich und Slowenien ging es dann nach Kroatien, wo wir auf einer nagelneuen Autobahn – die endet erst in Dubrovnik –

manchmal minutenlang allein durch DEFA – Indianerland – die DDR-Western wurden meist hier gedreht - Richtung Split führen. Der erste Eindruck bei der Einfahrt war ein wenig enttäuschend, irgendwie sah alles nach DDR-Plattenbau aus. Je näher wir allerdings ans Wasser kamen, um so mehr glich die Architektur den italienischen Adriastädten, auch wenn die Folgen des Balkankrieges noch überall sichtbar waren.

Nun gut, da waren wir also! Um es kurz zu machen, oberhalb des Yachthafens war der Parkplatz für die Camper reserviert, Platz war genug, die Sanitäreinrichtungen überschaubar und spartanisch, die Frauen waren erst mal ziemlich sauer.



Also dann, Boote abladen, Vermessung und Anmeldung absolvieren, auftakeln, fertig.



Andre Budzien - unser Titelverteidiger aus Schwerin - war schon 2 Wochen vor Ort, hatte mit den Kurfeld's die Europameisterschaft der Profis mit gesegelt. Er lud uns in sein Privatquartier im Altstadtzentrum ein, die kroatischen Gastgeber hießen uns bei Grillfleisch, Salat und Selbstgebranntem willkommen.

Andre erklärte uns die Tücken des Reviers, starker Strom, eigenartige Wellen, er hatte bei der Europameisterschaft noch kein Rezept gefunden.

Sonntag:

Nach dem Mittag ging es aufs Wasser, um das Practice Race bei 2 – 3 Beaufort zu absolvieren und daraus die Gruppeneinteilung abzuleiten. Also erst einmal alle Segler gemeinsam an die Startlinie und los ging es. Am Ende des Tages lag ich mit Platz 27 super im vorderen Viertel.



So konnte es weitergehen!

Am Abend fand dann die Eröffnungszeremonie statt, alles war ziemlich feierlich, ein kroatisches Männerquartett sang und irgendwie dachten alle an die erst kurz zurückliegenden Kriegshandlungen, die den Landstrich schwer verwüstet und die Bevölkerung stark traumatisiert hat.

Montag:

Am ersten Wettkampftag standen zwei Läufe auf dem Programm. Zuvor waren 4 Gruppen eingeteilt worden, also pro Race gingen etwa 83 Segler an den Start. Das Wetter war super, sonnig, etwa 24 Grad, wiederum 2 – 3 Beaufort.

Der erste Start gelang gut, ich hatte mich für die rechte Seite entschieden und rundete als 5. die Luvtonne. Nach dem Downwindgang war ich als dritter gleichauf mit dem Kroaten Luksa Cicarelli und fing langsam an vom Auftaktsieg zu träumen. Der Kroat fuhr wieder rechts raus, mir war das zu riskant, also versuchte ich immer schön zwischen Feld und Luvtonne zu bleiben. War falsch, ich hätte auf die Revierkenntnisse von Luksa vertrauen sollen, der gewann den Lauf, ich landete auf Rang 16!

Im zweiten Rennen war dann von Anfang an alles anders, war die rechte Seite kurz zuvor noch goldrichtig mußte man nun über die

Linke kommen, am Ende Platz 51, der Kroatie wurde auch nur 34-igster, das also zu den Revierkenntnissen!

Dienstag:

Nachdem den ganzen Tag Flaute herrschte sah die Wettkampfleitung gegen 17.00 Uhr irgendwo Wind und ließ uns alle rausschleppen. Tatsächlich konnte wir eine reelle Wettfahrt segeln, ich am Ende wie meistens mittendrin, Platz 40, zu mehr reicht es scheinbar nicht.

Schön war die Rückfahrt bei untergehender Sonne vor einer Traumkulisse.



Mittwoch:

Wind und Wellen, einige zogen es vor an Land zu bleiben, andere fuhren kurz raus und drehten dann bald ab. Bei 5 – 6 Beaufort und einigen starken Böen schickte uns die Wettfahrtleitung in eine nördlich gelegene, lang gestreckte Bucht, um die Bedingungen einigermaßen zu entschärfen. Der Weg dauerte selbst bei gutem Vorwind speed eine gute Stunde. Es wurden 2 Wettfahrten bei extrem starkem Strom gesegelt, das Feld hatte keine Chance auf einen Fehlstart, die Abdrift von der Linie war so riesig, daß einige in Lee auf Steuerbordbug starten konnten. Auch ich hatte mein

persönliches Erlebnis mit dem Strom, trotz deutlicher Überhöhe schaffte ich die Luvtonne nicht und kenterte direkt am Faß nach Luv, als ich versuchte eine Berührung durch „rocking“ zu vermeiden. Am Ende Platz 56, dann wieder mal auf Platz 40, war wohl abonniert.



Die bisherige Gesamtreihenfolge wurde auch mächtig durcheinander gewirbelt, der bei schwachwind dominierende Italiener Marco Buglielli schwächelte und Michael Maier aus Tschechien auf Platz 1 gefolgt von Andre Budzien übernahmen die Führung. Am Abend gab es dann das Galadinner mit anschließendem Tanz, die zahlreich vertretenen russischen Sportler wurden unterstützt durch ihre weibliche Begleitung ihrem Ruf gerecht, sehr feierfreudig zu sein.



Donnerstag:

Kurz gesagt, Schwachwind, im Flautenloch hängen-geblieben, aufgegeben, DNF!

Freitag:



Heute war der letzte Wettkampftag, auf Grund eines neuen scoring-systems gab es keine Finalwettfahrten, Michael Maier stand als Gesamtsieger fest, trat nicht mehr an, Andre gewann die letzte Wettfahrt und sicherte sich so nach den Titeln 2007, 2008 und 2009 den 2. Platz, und das bereits zum fünften Mal seit 2003!

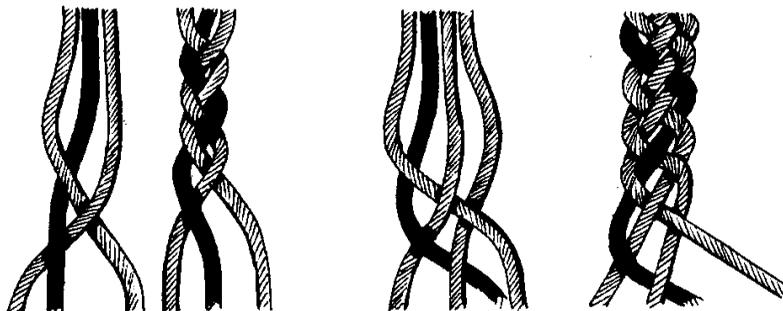
Mein Abschluß war ein 36. Platz, hätte um ca. 10 Plätze besser sein können, wenn nicht eine Kollision mit einem Italiener meine Motivation gegen Null sinken ließ. Formal war ich schuld, er hatte

Wegerecht, ich glaubte aber noch viel Platz zu haben, doch der Strom war zu stark und so fuhr er mir ca.20 cm vor dem Heck in die Seite, ich denke, auch wenn man Vorfahrt hat, kann und soll man sich in so einer Situation freihalten.

Ich bin dann an Land zu ihm gegangen und wir haben uns gegenseitig entschuldigt.

Nach der Siegerehrung hatten wir dann auch endlich die Gelegenheit, das alte Stadtzentrum von Split zu bestaunen und die gute kroatische Küche zu testen.

Auf Wiedersehen Split, wir freuen uns auf Punta Ala / Italien 2011!



60. Internationaler Nebelpokal auf dem Berliner Müggelsee

Wenn die letzte Regatta als Leistungssportler 1971 der Internationale Nebelpokal in Berlin war, kommt man nicht umhin, an der 60-igsten Auflage vom 02.- 03. Oktober 2010 teilzunehmen.

Auch wenn mittlerweile 39 Jahre dazwischen liegen, die Motivation war fast gleich groß, und das nicht nur bei mir.

In der Bootsklasse FD standen mit den Borowski-Brüdern – begleitet von „Paul“ auf dem Gummiboot - und der Bogumil – Crew gleich zwei ehemalige Topteams am Start, bei den Finn waren neben Jan und Ulli Kurfeld, Andre Budzien und Dirk Loewe die Altmeister Eckhard Drephal, Herrmann Heide, Detlef Schreiber sowie der neuseeländische OK-Weltmeister Greg Wilcox im Feld der 34 Starter.

Der Wind stimmte, statt Nebel gab es auch mal Sonnenschein, die Temperaturen waren spätsommerlich.

Um es vorweg zu nehmen, die ersten 4 Plätze waren von Anfang an weg, aber so eine Verteilung erlebt man selten:

1. Jan Kurfeld segelte 4 mal auf Platz 1
2. Andre Budzien segelte 4 mal auf Platz 2
3. Ulli Kurfeld segelte 4 mal auf Platz 3
4. Dirk Loewe segelte 4 mal auf Platz 4

Dann kam der Rest, ich landete zuerst mal auf Rang 16, die zweite Wettfahrt fuhr ich auf Platz 9, die dritte dann auf Platz 7. Dabei habe ich jeweils auf der Zielkreuz 2 Plätze verloren, weil ich jedes Mal versuchte den vermeintlich stärksten Verfolger in Schach zu halten, als Lohn rutschten dann immer 2 andere durch.

Am Ende des Tages war ich mit Gesamtplatz 9 aber sehr zufrieden, Epi Werner, der auf dem gleichen Boot mit Paul Borowski den Regatten zusah, drückte mir für den letzten Lauf die Daumen.

Aber irgendwie habe ich es schon am Abend geahnt, man kann auch noch die letzte Wettfahrt vergeigen, und ohne Streicher ist das dann ziemlich fatal.

Abends hatte der Gastgebende Yachtclub Berlin Grünau dann in ein riesiges Bowlingcenter eingeladen, bei Büfett und Bier wurde der Regattatag ausgewertet.

Also Start am Sonntag, gutes Wetter, reichlich Wind, Start in Lee wie am Vortag gut erwischt, aber etwas zu lange links raus gesegelt,

plötzlich ein 30-Grad-Dreher nach rechts, die rechts gestarteten waren fast als Anlieger zur Luvtonne unterwegs, ich vorletzter. Mehr als den 25. Platz habe ich dann nicht mehr erreichen können, Gesamtplatz 13 war aber am Ende doch ganz zufrieden stellend!



Eckhard Drephal und Hermann Heide extra mit seiner alten Segelnummer



„Fifi“ Ehlers, Finn-Legende aus Schleswig-Holstein und Greg Wilcox aus Neuseeland



Gelernt ist gelernt....



Andre Budzien, Vizeweltmeister und 2. Platz beim Nebelpokal

61. Stralsunder Segelwoche 11.06.2010

Die Ostsee-Zeitung sah die Stralsunder Segelwoche so:

„Stralsund (OZ) - Segeln.

Die 61. Stralsunder Segelwoche hatte mit Wetterkapriolen zu kämpfen und forderte den Teilnehmern ihr ganzes Können ab.

Mastbruch, Kiel- und Ruderschaden, gerissene Segel, Grundberührung — alles, was ein Segler überhaupt nicht gern hört und noch viel weniger selbst erleben möchte, stand am Wochenende bei den Streckenwettfahrten der 61. Stralsunder Segelwoche auf dem Programm.“



Der Schipper Hansi Kreft und Martin Gloger

Woche nicht mitmachen, fuhr dann am Sonnabend früh mit dem Auto nach Stralsund hinterher.

Beim Eintreffen bereitete Hansi gerade das 3. Reff vor, d.h. damit würde nur 1/3 des Großsegel stehen bleiben. „Hansi, das meinst du doch wohl nicht im Ernst“ waren meine ersten Worte beim An-Bord-Steigen. „Sicher ist sicher“ meinte Hansi nur dazu.

Bei Regenschauern und mäßigem Westwind hat Hansi Kreft mit Martin Gloger und Dörte Grosse seine SY RIJO von Rostock nach Stralsund an die Nordmole überführt.

Wegen einer Feierlichkeit konnte ich die Überführungstour zur Stralsunder



Dörte Grosse und Martin Gloger

Zum Start um 8 Uhr hatten wir eine ganz kurze Anfahrt. Es wurde wieder nach der „Stralsunder Methode“ gestartet, mit der ich bis heute nicht klar komme. D.h. die knapp bemessene Startlinie, ca. 100 m lang, wurde unmittelbar vor dem Thälmannufer ausgelegt. Die Startkreuz weiter in Richtung Ufer betrug knapp 250 m. Die Startlinie ist natürlich für die vielen Boote bei diesem Wind viel zu kurz und dazu noch stark luv begünstigt ausgelegt. Totales Chaos an der Kreuztonne ist vorprogrammiert. Die Startflaggen waren unübersichtlich angeordnet, die Tute konnte man mit guten Ohren nur erahnen. Wir hatten einen guten Start, frei in Lee und mit der gehaltenen Überhöhe keinen Trouble an der Kreuztonne. Nun ging es mit vollen Segeln und geschrickter Schot auf direktem Wege durch den Sund nach Hiddensee. Die Insel war links herum zu umsegeln, in den Boddengewässern nach Norden hoch und auf der Seeseite nach Süden wieder runter. Dies hat bei westlichen Winden den Vorteil, daß man weder im Rassow-Strom noch in der Vierendehl-Rinne kreuzen muß.

Wird der abzusegelnde Kurs bei Wind von der Wettfahrtleitung



Der Skipper mit Rauschefahrt im Hiddenseefahrwasser

entgegengesetzt gestartet, hat man mit vielen Grundstücken, Kenterungen, Kollisionen und sogar mit Schiffstotalverlusten zu rechnen. Da der Strelasund von der Nordmole her friedlich aussah, hatte ich keine Gummistiefel und Ölhose angezogen. Bei anfangs böigen SW-W 5-6 Winden machte sich das Kante sitzen von Anfang an

erforderlich.

Den Parower Haken hatten wir gerade erreicht, da wurde ich durch die erste überkommende Welle ohne Vorwarnung quadernaß, Wechsel-wäsche und Vollzeug waren nun angesagt.



Der spätere Sieger CHOC
 Vorher hatten wir harte Bord an
 Bordkämpfe mit 5.5er CHOC bis zum
 Wendeschiff

im strahlen-den Weiß erscheinen. Das Wasser leuchtete im
 Gegenlicht zum Strand - türkisblau wie in der Karibik, einladend zum
 Baden.

Das vor Anker liegende, stark schaukelnde Wendeschiff nördlich des
 Dornbusches sicherte die Jachten vor den Steinriffen an der Küste
 ab. Kurz vor dem Wendeschiffes um 10.40 Uhr steckten wir das 1.
 Reff ein. Danach ging es auf die Kreuz um den Dornbusch. Es ging
 besser als gedacht, wir waren gut besegelt und draußen auf der
 offenen See lief eine große eingelaufene Welle die dem Schiff
 keinerlei Probleme bereitete. Nach drei Schlägen passierten wir die

auf einer Perlenkette
 chten die Schiffe
 n den Sund -
 tung Hiddensee.

Erreichen des
 analen Hiddenseefahr-
 ers brachen einige
 ere Jachten die
 atta ab, wendeten mit
 e und liefen aus
 Sicherheits-gründen
 tung Heimat zurück.
 hätten bei diesem
 l unter Segeln keine
 nce gehabt ihr Schiff
 Notwendigkeit

ustoppen.
 lieferten uns mit dem
 eren Sieger, dem
 CHOC, bis zur
 demarke am
 busch ständige harte
 an Bordkämpfe.

Beim Erreichen des
 „Kleinen Bessin“ kam die
 Sonne durch die dicken
 Wolken und ließ den
 Leuchtturm „Dornbusch“

Hucke und konnten nun wieder mit leicht geschrickter Schot nach Süden ablaufen.



haben wir es
afft, war unsere
ng.
eiter wir südlich
h, nahm der Wind
mehr an Stärke
e Wellen wurden
kürzer und
ger. In Höhe des
ellenleucht-turmes
en wir das 3. Reff
(Sicherheits-reff)
Wir merkten kaum
Unterschied. Das
schob weiter-hin

harte Bord an Bordkämpfe mit 5.5er
Choc
Bis zum Wendeschiff wurde der spätere
Sieger uns nicht los

starke Lage.
Der immer stärker
werdende Gellenstrom
war mit uns und so
erreichten wir in kurzer

Zeit die Barhöfter Rinne. Jetzt ging es richtig zur Sache. Der Wind hat weiter aufgefrischt, in dieser Rinne schien er besonders stark zu pfeifen (ca. W 8 – 9, dies wurde später im Hafen bei der Regattaauswertung von anderen Sportfreunden bestätigt).

D.h. wir hatten in dem schmalen Fahrwasser eine totale Kreuz. Ich weiß nicht mehr wie viele Wenden wir gemacht haben. Das Vorsegel war noch nicht richtig dicht, da wurde schon wieder gewendet. Bloß nicht bei diesem Wind festkommen waren unsere Gedanken. Wie schön wäre jetzt eine Selbstwendefock!

Nur durch den mitlaufenden Strom konnten wir die Barhöfter Rinne hinter uns bringen, sonst hätten wir, wie viele andere Segler auch, motoren müssen, diese „Motorbootfahrer“ kamen uns beim Kreuzen ständig in die Quere.

Das Erreichen der Barhöfter Reede brachte schon Entspannung, jetzt hatten wir mehr Platz und konnten wieder durchatmen.

Beim Einfahren in die Vierendehlrinne ging es dann richtig ab. Die Tonnen dippten im starken Strom (ca. 2-3 kn), wir nahmen das 3.

Reff raus, und mit raumen Wind erreichten wir ab und zu die 10 kn-Marke (GPS).

Im Sund mußten wir wieder etwas höher segeln, rundeten die letzte Tonne vor Altefähr und fuhren um 14 Uhr nach 6 Std 2 Min 15 Sek. geseelter Zeit hinter dem 5.5er CHOC (5:58:40) ins Ziel. Anschließend wurden wir auf Platz 4 gerechnet.

Von den 37 gestarteten Booten brachen 17 Boote die Regatta ab.



anschließend Regattaauswertung

Für mich persönlich war dies ein neuer Rekord für „Rund Hiddensee“, wieder ein Zugewinn an Erfahrung, ein schönes Erlebnis und hatten eine Menge Spaß.

Bleibt noch nachzutragen, daß zur traditionsreichen „Stralsunder Segelwoche“ mit den früher stark besuchten klassischen Regatten „Rund Rügen“, „Rund Hiddensee“ und den Dreiecksregatten auf dem Sund als einziger Vertreter des ASV z.R. die SY RIJO gestartet ist.

Hansi, recht herzlichen Dank

Heino Werner

Die Kinder des ASV beim Training



Derzeit segeln 6 Kinder in der gemeinsamen Jugendgruppe des MYCR und des ASV z.R.: 2 Kinder im Opti (Paul und Carolin), 3 Kinder im Cadet (Micha, Uli, Viktoria) und Soentke, der gerade vom Cadet in den 420er gewechselt ist.

Neben regelmäßigem Training 2x / Woche – auch im Winter – führen wir das ganze Jahr weitere Veranstaltungen durch, wie Geschwaderfahrten, Weihnachtsfeier, Sommer – und Winterlager. Mit den ehrgeizigen Seglern nehmen wir aber auch regelmäßig an Regatten teil.











So haben 2011 die ASVer bei den 420ern an 2 Regatten, bei den Cadets an 14 Regatten, bei den Opti B an 4 Regatten teilgenommen.

Soenke Blindow ist Ranglistenerster bei den Cadets, hat bei der WM in Polen teilgenommen, war erster in der Qualifikationsserie. Er hat 3 Regatten gewonnen und wurde bei der German Open - die eigentliche Deutsche Meisterschaft nach einem Polen und einem Deutschen das 2. deutsche Boot.

Uli und Viktoria waren ebenfalls in Polen und haben dort an der offenen Regatta der Cadets teilgenommen. Paul Westphal ist im Sommer von der Cadetfock ans Optiruder gewechselt und sammelt nun seine ersten Erfahrungen als Kapitän im eigenen Boot.

Weiterhin segelt für den ASV Ben Neumeister im Opti A. Da er aber nicht in unserer Jugendgruppe trainiert haben wir auch keine Infos über Aktivitäten bzw. Erfolge.

Zur Zeit haben wir einen sehr großen Zulauf von insbesondere jungen Kindern, die Kinder leben sich schnell ein und sind mit Freude dabei.

Wenn weitere Kinder aus dem ASV Interesse haben, so mögen mich die Eltern mal bitte anrufen, lieber eher als später. Gerade die jüngeren Kinder lernen recht gut und werden später die besten und fanatischsten Segler. Die Kinder haben vorher häufig noch ein wenig Angst, die dann beim ersten Mal aber schnell verfliegt, da die Gruppe insgesamt sehr gut funktioniert. Daher der Aufruf, meldet Euch lieber früher als später bzw. laßt uns mal drüber reden, wenn Ihr mit dem Segeln für Eure Kleinen spekuliert.

Gruß Mäcky – Tel. 0172 / 3207601

Hier nun mal unser ausführlicher Rückblick des Jahres 2010 der gesamten gemeinsamen Trainingsgruppe, er zeigt auch sehr gut unseren üblichen Jahresablauf

Jahresbericht der gemeinsamen Jugendgruppe des ASV und MYCR 2010

Wie in jedem Jahr haben wir auch 2010 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 2010 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 das eine oder andere Loch mußte geflickt werden.

Die Segelsaison begann für uns wieder mit dem Ostertrainingslager in Rerik. Sowohl Optis, Cadets und 420er waren mit am Start.

Anfangs kämpften einige Segler noch mit dem Auftakeln ihrer Boote, doch schnell stellte sich bei allen wieder Routine ein. Während des Trainingslagers fand das Panic Race auf dem Salzhaff statt, das für unsere Teilnehmer einen guten Einstieg in die Regattasaison bot.

Für unsere WM-Aspiranten Soentke und Anton bei den Cadets, sowie Johannes als Optiverstärkung ging es nach Prenzlau zur Regatta. Soentke und Anton konnten trotz einiger Kursunsicherheiten die WMA gewinnen.

Für die daheim gebliebenen Segler begann die Regattasaison mit dem Gothaer Cup. So konnten wir hier mit 3 420ern, 4 Cadets und 5 Optis die Mehrzahl unserer Segler motivieren. Zeitgleich nahmen Soentke und Anton in Güstrow am Frühjahrs cup teil.

Am ersten Maiwochenende fand der von uns ausgerichtete Ostseecup vor Warnemünde statt. Es war die zweite WM Ausscheidung für die Cadets. Soentke und Anton konnten sich bei den 43 startenden Mannschaften trotz hochrangiger internationaler Beteiligung durchsetzen und den Sieg erringen. Bei der Durchführung der Regatta hatten wir ideale Segelbedingungen, es gab nur einige seegangsbedingte Ausfälle - die kamen allerdings nur von Küstenkindern. Dank der Hilfe von Vereinskameraden, vor allem der altbewährten von Spucki mit dem BUK konnten wir die Regatta wieder gut über die Bühne bringen.

Eine Woche später nahmen zwei 420er Besatzungen an dem Sea Cup North in Berlin - Tegel teil und wieder eine Woche später ging es für einige Cadets und Optis zur Schülerwettfahrt nach Berlin, sowie für die 420er zum Optimal – Cup nach Röbel.

Natürlich wird neben den vielen Regatten in der Woche fleißig auf der Warnow trainiert. Jeweils dienstags und donnerstags trafen sich die verschiedenen Trainingsgruppen um ihre technischen und taktischen Fähigkeiten auszubauen. Hier konnten wir bei der Trainingsbetreuung wieder auf unsere 420er Truppe zurückgreifen, die das Wassertraining kräftig unterstützten.

Kurz vor dem Ende der Frühjahrssaison nahmen 13 Mannschaften am Eurawasserpokal auf der Warnow teil. Das wöchentliche Training

und die Regattaerfahrungen zahlten sich aus. So schlugen sich die Optis bei 101 Startern, die Cadets bei 12 Startern und die 420er bei 6 Startern beachtlich.

Während alle anderen Segler ihre Sommerferien genossen, ging es für Soentke und Anton zur WM nach Polen. Mit dabei waren auch Ulrike und Viktoria, die bei der zeitgleich stattfindenden der Promotional Regatta erste internationale Erfahrungen sammelten. Beide waren sogar die jüngsten Steuerfrauen.

Zum Ferienende fand wieder unser Sommerlager in Barth mit Unterstützung unseres jüngsten Seglers Jannes (gerade 2 Wochen alt) statt. Die festen Unterkünfte in Barth sorgten für trockene und bequeme Betten und ersparten uns eine Menge Ausrüstung, die wir nicht mitbringen brauchten. Neben Mäcky unterstützte uns Philipp als Trainer und war bei den Kindern sehr beliebt.

Gleich mit dem Schulanfang ging es zu den Landesjugendmeisterschaften nach Rerik, wo wir dieses Jahr mit 4 Cadets, 2 420ern und immerhin 7 Optis eine große Gruppe waren. Oskar errang bei den Optis einen beachtlichen 21. Platz von 112 Startern.

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 - immerhin 17 Mannschaften - als auch die Durchführung der Veranstaltung gut über die Runden bringen. Auch hier waren wir wieder, wie auch schon beim Ostseecup, auf den Dickschiffbereich für die Start- und Zielboote angewiesen, wo uns Heiko Hoffmann mit der ORISBY und Axel Rafoth auf der AVIOR unterstützten. Mit Martina Hoffmann und Britta Krüger als helfende Mutti hatten wir außerdem eine gut eingespielte Küchencrew, die alle Teilnehmer und Helfer am Sonntag mit Suppe versorgten. Das gesamte Starterfeld betrug 76 Starter. Auch einige Segler waren dabei, die bis dahin noch nie an einer Regatta teilgenommen hatten.

Kurz vor Saisonschluß stand dann noch die Bestenermittlung der Cadets in Ribnitz an. Drei Tage lang kämpften 46 Boote aus MV,

Berlin, Brandenburg, Sachsen, Polen und Tschechien um den Titel. Wir selbst waren mit 4 Cadets am Start, wobei sich kurzfristig Optisegler als Cadetmannschaft zusammen fanden, was ihnen einen Pokal für unter 12jährige einbrachte. Soentke und Anton wurden mit einem 3. Platz in der Gesamtwertung zweitbestes deutsches Boot. Gleichzeitig gewannen sie den Wanderpokal für die Ranglistenersten.

Bis zur Zeitumstellung segelten wir noch auf der Warnow um das Segeln noch nicht so schnell zu verlernen. Danach holte uns jedoch die Dunkelheit ein und wir brachten die Boote in den Schuppen und gingen zu unserer üblichen Winterbeschäftigung – Theorie und Hallentraining über. Allerdings gestaltete sich die Turnhallensuche dieses Jahr schwierig, da die Turnhalle in Gehlsdorf umgebaut wird. Letztendlich bekamen wir eine Hallenzeit in Toitenwinkel, die wir wieder gemeinsam mit den Kindern des SVTR nutzen.

Hans hat sich im Herbst durch etliche Weiterbildungswochenenden gekämpft, so dass wir mit Jahresende einen neuen lizenzierten Übungsleiter haben.

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 2011 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 so-wie unserer Trainingslager und die Teilnahme an Regatten nicht möglich gewesen wäre.

Birgit Mennenga + Inga Ahrens

Regattateilnahme von Yachten unter dem Stander des ASV z.R. 2010

Yachtname oder Steuermann Klasse und Segelnummer	Regatta	Platzierung	Anzahl der gestarteten Yachten
RS 851 "Black Marlin" Annika Ellerbrock / Anne Werner	RS 500 Worlds Bruinisse, Niederlande	17	22
RS 851 "Black Marlin" Annika Ellerbrock / Florian Steinig	Grömitz Skiff Open Zweihand	2	3
RS 828 "Stichling" Thomas Wossidlo / Markus Haack	Grömitz Skiff Open Zweihand	3	3
RS 851 "Black Marlin" Anne Werner / Annika Ellerbrock	Blaues Band der Warnow	13	18
Int. 14, GER 7 Marten Lau	German Open Grömitz	14	31
Int. 14, GER 7 Marten Lau	Warnemünde Cup	5	14
Int. 14, GER 7 Marten Lau	Blaues Band der Warnow	3	18
Pirat GER 4253 Höft, Bernd/Rieck, Burkhard	IDM	1	50
Pirat GER 4253 Höft, Bernd/Rieck, Burkhard	Landesmeisterschaft	2	22
Pirat GER 4253 Höft, Bernd/Rieck, Burkhard	Silbernes Beil	2	59
Pirat GER 4253 Höft, Bernd/Rieck, Burkhard	Warnemünderwoche	1	26
Pirat GER 4253 Höft, Bernd/Rieck, Burkhard	Schwielochseepokal- regatta	1	21
Pirat GER 4253 Höft, Bernd/Rieck, Burkhard/Müncheberg, Udo	Meister der Meister	28	38
Finn Dinghy GER Michael Möckel 175	Frühjahrcup Müggelsee	5	8
Finn Dinghy GER Michael Möckel 175	Nesselblatt sSteinhude	46	74
Finn Dinghy GER Michael Möckel 175	Einhand Dümmer	15	22
Finn Dinghy GER Michael Möckel 175	Finn World Championship Master Split	90	167
Finn Dinghy GER Michael Möckel 175	Warnemünder Woche	30	48
Finn Dinghy GER Michael Möckel 175	Travemünder Woche	20	32
Finn Dinghy GER Michael Möckel 175	Sternberger Finn Regatta	26	39
Finn Dinghy GER Michael Möckel 175	Herbstcup Schwerin	11	20
Finn Dinghy GER Michael Möckel 175	Kehraus Steinhude	18	36

Yachtname oder Steuermann Klasse und Segelnummer	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Finn Dinghy GER Michael Möckel 175	Nebelpokal Müggelsee	13	33
Finn Dinghy GER Michael Möckel 175	Finn Finale Rupenhorn	37	53
Pirat GER 4336 Udo Müncheberg/ Eberhard Steffen	Pfingstregatta Müritz	1	38
Pirat GER 4336 Udo Müncheberg/ Eberhard Steffen	Silbernes Beil Güstrow	10	58
Pirat GER 4336 Udo Müncheberg/ Eberhard Steffen	Warnemünder Woche	10	27
Pirat GER 4336 Udo Müncheberg/ Eberhard Steffen	Hackebeilregatta Neustrelitz	1	17
Pirat GER 4336 Udo Müncheberg/ Eberhard Steffen	Saisonausklang Prenzlau	6	23
Pirat GER 4336 Udo Müncheberg/ Eberhard Steffen	Teterower Herbstregatta	6	24
Boe H. Raths	Senatorenregatta	24	28
Shanty D. Schietke	German Classics Laboe	11	17
Rafiki E. Braatz	Mittwochsregatta Warnemünde	12	49
Karusel Matthias Weber	Midsummer Cup YS Gruppe 3	4	9
Karusel Matthias Weber	Midsummer Cup gesamt	11	35
Karusel Matthias Weber	ASVW Cup (Wettfahr 4 MS Cup)	3	5
Karusel Matthias Weber	Gedser Cup WF 1	27	38
Karusel Matthias Weber	Gedser Cup WF 2	8	16
Karusel Matthias Weber	Blaues Band YS<110	10	21
Cadet 8918 La Viktoria Blindow/Paul Bella Vita Westphal	Cadet Panic Race	27	37
Cadet 8918 La Viktoria Blindow/Paul Bella Vita Westphal	Gothaer Cup	5	6
Cadet 8918 La Viktoria Blindow/Paul Bella Vita Westphal	Ostsee cup	38	43
Cadet 8918 La Viktoria Blindow/Paul Bella Vita Westphal	50. Berliner Schülerwettfahrt	7	12
Cadet 8918 La Viktoria Blindow/Michelle Bella Vita Steinfurth	LJM MV	32	38
Cadet 8918 La Viktoria Blindow/Michelle Bella Vita Steinfurth	Blaues Band der Warnow	11	16
Cadet 8918 La Viktoria Blindow/Michelle Bella Vita Steinfurth	German Open	43	46
RiJo Hansi Kreft	Rund Hiddensee	4	37

Int.14 GER 232 Chica	Stefan Lahmer / Christoph Trötschler	German Open Grömitz	13	28
Int.14 GER 232 Chica	Stefan Lahmer / Christoph Trötschler	Warnemünde Cup	8	14

Regattateilnahme von Mitgliedern des ASV z.R. unter dem Stander anderer Vereine 2010

Name des Mitglieds	Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
H. Raths	Betty Boop, Bavaria 42	Boot & Fun Regatta in Kroatien	7	20
Martin Thies	420er 42370	Panic Race Rerik	3	7
Soentke Blindow	420er 46213	Optimal Cup Röbel	31	35
Soentke Blindow	Cadet 9736 Pourquoi?	Panic Race Rerik	3	37
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8923 Funny	Panic Race Rerik	31	37
Soentke Blindow	Cadet 9736 Pourquoi?	Bernsteinpokal	2	14
Soentke Blindow	Cadet 9736 Pourquoi?	Prenzlauer Frühling	1	34
Michael Weule	Cadet 8924 Wollma	Gothaer Cup	3	6
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8923 Funny	Gothaer Cup	6	6
Soentke Blindow	Cadet 9736 Pourquoi?	BMW-Frühjahrs cup	1	16
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8923 Funny	Ostseecup	36	43
Michael Weule	Cadet 8924 Wollma	Ostseecup	43	43
Soentke Blindow	Cadet 9736 Pourquoi?	Plauer Opticup	1	41
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8923 Funny	Plauer Opticup	32	41
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8923 Funny	50. Berliner Schülerwettfahrt	9	12
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8923 Funny	Eurawasserpokal	6	12
Soentke Blindow	Cadet 9736 Pourquoi?	WM Polen	63	80
Ulrike Meyer- Engel/Viktoria Blindow	Cadet 8923 Funny	Promotion Polen	69	70
Soentke Blindow	Cadet 9736 Pourquoi?	LJM M-V	5	38
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8923 Funny	LJM M-V	28	38
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8923 Funny	Blaues Band der Warnow	14	16
Soentke Blindow	Cadet 9736 Pourquoi?	German Open	3	46
Paul Westphal	Cadet 8870	German Open	35	46

Name des Mitglieds	Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Ulrike Meyer-Engel	Cadet 8923 Funny	German Open	45	46
Paul Westphal	Opti 2259	Sommerlager	6	12
Paul Westphal	Opti 10048	LJM M-V	84	112
Paul Westphal	Opti 10048	Blaues Band der Warnow	31	46
Paul Westphal	Opti 10048	Messecup	28	56
Ben Neumeister	Opti 12414	Bernsteinpokal	40	94
Ben Neumeister	Opti 12414	Stralsunder Frühjahrsregatta	9	20
Ben Neumeister	Opti 12414	Boddenpokal	26	38
Ben Neumeister	Opti 12414	Plauer Opticup	63	84
Ben Neumeister	Opti 12414	Einhandcup der Müritz	5	19
Ben Neumeister	Opti 12414	Optimal-Cup	24	69
Ben Neumeister	Opti 12414	LJM MV	36	58

GEBÜHREORDNUNG

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

Einzugsgenehmigung für das Lastschriftverfahren

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

MITGLIEDSBEITRÄGE UND AUFNAHMEGEBÜHREN

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

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

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

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

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

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

LIEGEGEBÜHR FÜR MITGLIEDER

Sommerliegeplätze (Zeitraum zwischen An- und Absegeln)

Liegeplätze der Kategorie A: ALG: € 300,-

Liegeplätze der Kategorie B: BLG: € 260,-

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

Jollen: JLG: € 55,-

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

Kategorie A: AEL: € 1025,- / Jahr

Kategorie B: BEL: € 515,- / Jahr

Kategorie C: CEL: € 130,-/Jahr

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

Kategorien s. Geschäftsordnung/Hafenordnung

Winterliegeplätze (Zeitraum zwischen Ab- und Ansegeln)

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

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

Liegegebühren für Gäste

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

KRAN-, SLIP- UND SONSTIGE GEBÜHREN

für Mitglieder für Gäste
Slipgebühr SLM: 13,- € SLG: 30,- €
Krangebühr (Maststellen und -legen) keine 15,- €
Für das Kranen von Booten und Yachten gelten die
Slipgebühren pro Slipvorgang.
Das Kranen der Boote mit einem Autokran ist nicht Bestandteil
dieser Gebührenordnung.

GEBÜHREN FÜR ELEKTROENERGIE UND WASSER FÜR STEGLIEGEPLÄTZE

Umlage für Energie und Wasser EWU: 15,- €/Jahr
Trotz dieser Gebühr ist jeder aufgefordert sparsam damit
umzugehen.
Zahlungsziel für Liegegebühren ist der 31.3. des Jahres. Wenn die
Liegegebühren nicht pünktlich eingezahlt werden, werden folgende
Aufschläge erhoben:
bis zum 1.5. des Jahres nicht bezahlt: LA5: 16,- €
bis zum 1.7. des Jahres nicht bezahlt: LA7: 26,- €

ARBEITSSTUNDEN

Mitglieder (unter 70 Lebensjahren), Studenten/Auszubildende,
Schüler: 10 h / Jahr
Partner: 4 h / Jahr
Die Arbeitsstunden sind zur Frühjahrsvollversammlung des
folgenden Jahres abzurechnen, danach gelten sie als nicht geleistet.
Schüler, die in der gemeinsamen Kinder- und Jugendgruppe des
Mecklenburger Yachtclubs und des ASV z.R. aktiv sind, rechnen ihre
Arbeitsstunden im Mecklenburger Yachtclub ab.
Gebühr für nicht geleistete Arbeitsstunden: NGA: 20,- € / h
Mitglieder, die an Deutschen-, Europa-, Weltmeisterschaften oder
Olympischen Spielen teilnehmen, können per Antrag an den
Vorstand von den Arbeitsstunden befreit werden.

GEBÜHR FÜR NICHT GELEISTETEN BOOTSHAUSDIENST

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

WICHTIGE VEREINSADRESSEN

Akademischer Segler-Verein zu Rostock

Uferpromenade 1

18147 Rostock

www.asvzr.de

DSV Mitgliedsnr. MV 35

Herausgeber Akademischer Segler-Verein zu Rostock
Redaktion Dirk Schietke