



2011

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.

In diesem Jahr ist es wieder da, das Jahreshaft.

Es wurden Berichte geschrieben, Berichte und Fotos gesammelt, formatiert, Druck organisiert und nun noch zum Verkaufsschlager vermarktet.

Das vorliegende Jahreshaft 2011 ist dank aller fleißigen Berichterstatter des Autorenteams um Dirk zum Saisonauftakt 2012 fertig gestellt und dafür meinen herzlichen Dank und große Anerkennung.

Auch in Zukunft, also ab morgen, werden ambitionierte „Schreiberlinge“ gesucht.

Die Hansestadt Rostock hat im vergangenen Jahr ein Konzept für die Entwicklung des Uferbereiches vom Fähranleger Landreiterstraße bis zur alten Petribücke durch die Bürgerschaft beschlossen. Nun geht es für die Hansestadt Rostock an die Umsetzung und das wird bekanntlich schwieriger, als ein Konzept zu beschließen. Nun ist Geld in die Hand zu nehmen und da ist auch Rostock, wie alle Kommunen in Deutschland, knapp bei Kasse. Es sind noch keine Änderungen vor unserer „Haustür“ in Sicht.

Das hat für uns, wie so oft zwei Seiten, 1. § 1 in Mecklenburg, „es bleibt Alles beim Alten“, 2. wir können schlecht Konzepte zur Weiterentwicklung des ASVz.R machen, wenn wir nicht über die für uns so bedeutende Fläche zwischen jetziger Uferpromenade und der Wasserkante verfügen. Da bleiben wir weiter dran!

Die „IG Segeln Rostock“ hat sich Gedanken zur Entwicklung des Segelsports in der Region Rostock gemacht.

Im Ergebnis dessen wurde beschlossen einen Regattaverein zu gründen. Ziel ist es, große und bedeutende internationale Regatten in Rostock auszurichten, und dabei das finanzielle Risiko und den Organisationsaufwand für jeden Verein in Grenzen zu halten. Es sollen möglichst alle Rostocker Segelvereine Mitglied im Regattaverein werden.

Die eigentliche Gründung und erste Aktivitäten sind für 2012 angepeilt.

Der bestehende Stadttrainereinsatz wurde innerhalb der IG Segeln neu organisiert.

Die Verhandlungen mit der Stadt über die Finanzierung mehrerer Stadttrainer für mehr Sportarten war erfolgreich und dabei hat auch der Segelsport einen zusätzlichen Stadttrainer abbekommen, der bereits ausgeschrieben ist und 2012 seine Arbeit aufnehmen wird.

Mit Unterstützung der EURAWASSER GmbH konnte die Stadt zur Förderung des Kindersegelsports 15 Optimisten spenden, von denen der ASV z.R. auch einen abbekommen hat, den unser Sportfreund Paul Westendorf segelt.

Insgesamt ist festzustellen, daß die Hansestadt Rostock dem Segelsport gegenüber sehr aufgeschlossen ist und im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch unterstützt. Wir Segler danken der Stadt dafür und geben mit unseren Aktivitäten auf dem Wasser ein Stück zurück.

Das Gemeinschaftsprojekt mit dem ROYC, die Sanierung des Weststeges, wird im Jahr 2012 fertig und wir können freie Liegeplätze für neue Vereinsmitglieder anbieten.

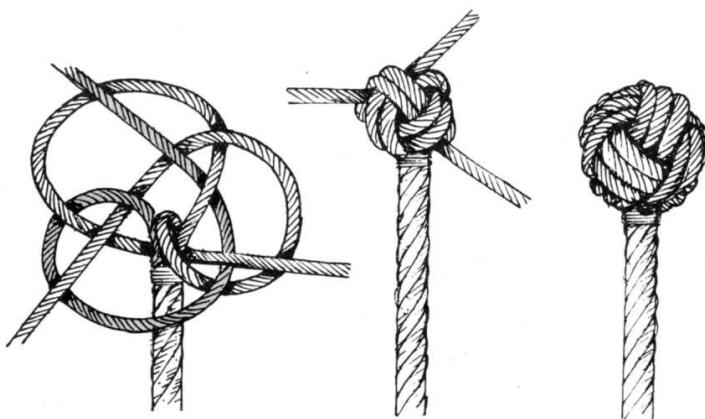
Auch segelsportlich hat der ASV z.R. im Jahr 2011 gute Erfolge zu verzeichnen, worauf wir alle besonders stolz sein können. Näheres dazu werdet Ihr auf den folgenden Seiten im Jahresheft lesen können, viel Spaß dabei.

Ich wünsche allen Mitgliedern und Freunden des Segelsports für die Saison 2012 Spaß, Freude und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Udo Müncheberg
Euer Vorsitzender

Inhalt

DIE WINTERÜBERHOLUNG DER SHANTY 2010/2011	4
HERRENTAG 2011 AUF SHANTY	7
DIE WELTMEISTERSCHAFT DER CADETS IN KÜHLUNGSBORN	12
EIN KLEINER RÜCKBLICK AUF DIE AKTIVITÄTEN DER JOLLENGRUPPE 2011	13
JAHRESBERICHT DER 14FOOTER	17
AUF NACH RIGA, DER 1. VERSUCH	21
DIE 1. KLASSIKERREGATTA IN ROSTOCK: HANSE CLASSICS 2011	35
SANDEMANN-CUP AUF DER X99 NOODLES	38
FOTOGALERIE 2011	40
JAHRESBERICHT DER GEMEINSAMEN JUGENDGRUPPE DES ASV UND MYCR 2011	47
REGATTATEILNAHMEN 2011 UNTER DEM STANDER DER ASV Z.R.	52
REGATTATEILNAHMEN 2011 UNTER ANDEREN STANDERN	56
GEBÜHRENORDNUNG DES ASV Z.R.	56
WICHTIGE VEREINSADRESSEN	60



Die Winterüberholung der SHANTY 2010/2011

Nachdem am Bug der SHANTY Backbord Risse im Antifouling längs zweier Plankennähte auftraten und wir 2010 Wasser im Vorschiff hatten, das nicht durch das Deck oder Borddurchbrüche (vorn haben wir nur das Echolot) gekommen sein konnte beschlossen wir das Antifouling komplett herunter zu schleifen und rechneten im schlimmsten Fall mit der Erneuerung des Überzuges mit Glasfasergewebe und Epoxidharz.

Im Dezember begannen wir mit dem Entfernen des Antifoulings. Das ist leichter gesagt als getan und wir testeten mehrere Verfahren. Letztendlich holten wir den Belag mit Trennschleifern und Fächerscheibenaufsatz her-unter, was eine sehr staubige aber effektive Arbeit war. Unter dem schwarzen Anti-fouling kam



Vermummte bei der Arbeit

eine Schicht Kupferantifouling und darunter eine grüne Schicht zu Tage. 5 Tage mit 2 Mann an den Schleifern waren nötig, um das Unterwasserschiff bis auf das Gewebe herunterzuschleifen. Es



Die schmutzigste Arbeit ist erledigt

waren jedoch in Vertiefungen noch Antifoulingnester. Die GFK-Beschichtung war prinzipiell noch gut erhalten, was für die Qualität der Arbeit von Klaus und seiner Crew spricht, die die Beschichtung

Anfang der 1980er aufgebracht hatten. Jedoch gab es neben der bekannten Schwach-stelle am Übergang zwischen Ballast- und Holzkiel noch weitere Punkte wie ein nicht vorhandener Pfropfen in einer Verschraubung und durch die Bordwand ragende rostende Bolzen der Püttingeisen. Letztendlich planten wir, die alte Schicht zu erhalten und eine neue darüber zu legen. Dafür



Solides Holz ...

mußten wir jedoch die Antifoulingreste in den Vertiefungen entfernen. Das funktionierte jedoch nicht, da die alte Schicht sofort durchgeschliffen war. Also entschlossen wir uns, die alte Schicht komplett zu entfernen und das Unterwasserschiff bis auf das blanke Holz freizulegen.



... verrostete Bolzen ...

Die Beplankung war wider Erwarten sehr gut in Schuß. Nur die achteren Enden einiger Planken mußten sicher am Steven befestigt werden. Vom viel geschmähten „Leichenhemd“ konnte bei SHANTY nicht die Rede sein, durch das nur mit Leinölfirnis behandelte Innere bekam das Holz genug Luft,

um nicht zu verrotten. Schließlich war die SHANTY 40 ihrer jetzt 58 Jahre in GFK eingepackt.

Nur der untere Teil des Totholzes, speziell am unteren Ruderbeschlag, war nicht mehr in einem Zustand, der eine erneute Beschichtung wert war. Dieser wurde durch neue Eichenbalken ersetzt. Dabei stellte sich heraus, daß die



... und lose Planken



Das neue Totholz

beiden Zuganker welche das Totholz zusammenhielten, schon deutlich korrodiert waren und nur noch einen geringen Querschnitt aufwiesen. Das neue Totholz wird nun durch 2 neue Zuganker sowie Epoxidharz und Sikaflex gehalten. Aufwendig war jedoch das Bohren der Löcher für die Zuganker in den bestehenden Kiel.

Die Bohrungen mußten knapp einen Meter tief sein. Mittels eines 800 mm langen 12er Bohrers, der bei FSN noch einmal um 300 mm verlängert wurde, gelang es, die Bohrungen einzubringen. Die Bohrmaschine hatte dabei ganz schön zu kämpfen.

Der untere Ruderbeschlag sowie durch die Bordwand führende Bolzen wurden erneuert.

Nachdem alle diese Arbeiten abgeschlossen konnte die große Arbeit beginnen, 2 Lagen Glasgewebe aufzutragen.

Am 17. April begannen wir um 8 Uhr mit den Vorbereitungen und um 22.30 Uhr war das Unterwasserschiff der SHANTY mit 2 Lagen Glas und einer Lage Abreißgewebe beschichtet.

Das am Vorsteven entfernte Halbrundstahlprofil wurde durch 2



die Lasten des Vorstagbeschlages kohlefaserrovving auf den Rumpf.

Das Ganze wurde dann noch ausgiebig gespachtelt und geschliffen und oberhalb des Wasserpasses überlackiert.

Das schreibt und liest sich natürlich ziemlich einfach und schnell, jedenfalls deutlich schneller, als die Arbeiten gedauert haben. Zum Ansegeln waren wir leider noch nicht fertig, aber zum Herrentagstörn war die SHANTY in alter Schönheit wieder einsatzbereit. Zum Stolz von Dittmar, der sich sehr darüber gefreut hat, daß wir mit so viel Engagement seine „alte Dame“ in Schuß halten.

Dirk Schietke

Herrentag 2011 auf SHANTY



vor Møn

Am Mittwoch lag üblicherweise das Lebensmittelbunkern an, was Raic und Fabi erledigten. Es gab auch noch genug Kleinigkeiten an Bord zu erledigen. Da die Shanty im Anschluß an den Herrentagstörn gleich auf ihren großen Sommertörn gehen sollte, konnten diese Arbeiten nicht aufgeschoben werden. Also wurde mit vereinten Kräften ein Punkt nach dem anderen von der Arbeitsliste gestrichen.

Die Herrentagstörncrew bestand aus Raic, Fabian, Ludwig und mir. Niels hatte auch angedeutet mitzu-

kommen, aber darauf verwiesen, daß ihn sein Chef eventuell doch benötige. Leider war er telefonisch nicht erreichbar. Nachdem es zum Abendessen Labskaus á la Raic und Fabi gab, begab sich die Crew in die Kojen, während ich zu Hause übernachtete und Niels per Email von unserem Ablegetermin um 6 Uhr informierte.

2.6.

Am nächsten Morgen erschien ich um halb sechs im Verein, das Großsegel wurde angeschlagen und wir legten unter Motor ab. Wir führten gleich eine Meilenfahrt zur Kalibrierung der Logge durch und anschließend gab es Früh-stück. Der Motor muckte wieder etwas, wahrschein-lich



Die LOTTE vor Møn

war immer noch Dreck im Tank. Er ging allerdings nicht aus, tourte nur herunter und anschließend wieder hoch.

Ab Warnemünde wurde gesegelt, wir konnten ca. 30 Grad anliegen. Der Wind war wechselhaft, aber wir konnten immer unseren Kurs anliegen und machten mehr oder weniger gute Fahrt.

Gegen 14 Uhr sichteten wir einen einzelnen Schweinswal achteraus. Das Wasser schien sehr klar zu sein, denn auch auf 2 bis 3 Bootslängen Abstand war er unter Wasser sichtbar, wenn er knapp unter der Wasseroberfläche schwamm. Eine Stunde später sahen wir wieder Schweinswale. Diesmal mindestens 2, wovon einer fast komplett aus dem Wasser sprang.

Um 19 Uhr legten wir dann im Päckchen bei LOTTE an, die Christoph alleine segelte. RAMSES mit Klaus lag direkt vor uns. Die Toiletten und Duschen waren gesperrt, weil deren Dach abgebrannt war. Zum Glück gab es noch weitere Örtlichkeiten.

Der Abend wurde gemeinsam mit den Crews von RAMSES und LOTTE beim Grillen beschlossen. Für Ludwig war das Premiere, er war vorher noch nie in Dänemark.

3.6.

Am nächsten Morgen schien die Sonne. Raic und Fabi besorgten frische Brötchen und wir frühstückten gemeinsam mit Christoph auf der SHANTY.

Um Punkt 10 Uhr legten wir unter Segeln ab. Der Wind kam mit 2-3 Windstärken aus NNW. Dazu gab es Sonne pur, genau das richtige Fotografierwetter für meine Crew, welche noch nie die Kreidefelsen von Møn gesehen hatte.

Christoph hatte direkt nach uns abgelegt und folgte uns unter Groß und Motor. Nachdem wir uns gegenseitig ausgiebig fotografiert hatten, zog Christoph an uns vorbei. Wir segelten weiter und nahmen erst am Nachmittag den Motor zu Hilfe, da uns der Wind total verlassen hatte.



Baden im Bøgestrom

Im Bøgestrom beschlossen wir, einen Badestopp einzulegen. Wir verließen das Fahrwasser und ließen den Anker fallen. Ich ging als erster ins Wasser. Anfangs führte das Baden zu Schnappatmung, aber nachdem man sich an die Temperatur gewöhnt hatte machte es Spaß. Alle gingen Baden und ich machte ein paar Unterwasser-aufnahmen. Mit dem Zurück-an-Bord-Gelangen hatten die anderen einige Problemchen. Ich hatte den Vorteil der Erfahrung mit

dieser Sport-übung, jedoch fehlte den unter 30jährigen zum Teil die Kraft und ich konnte dem Jungvolk mit meinen über 40 noch etwas vormachen (nicht nur den Kopfsprung vom Großbaum). Unter Segel wurde der Anker gelichtet und mit leicht mitlaufendem Strom steuerten wir langsam auf Nyord zu. Da sich das Ganze dann doch zu sehr in die Länge zog, nahmen wir den Motor zu Hilfe.

Im kleinen Hafen von Nyord angekommen stellte sich uns das Problem eines freien Liegeplatzes. Wir quetschten uns zwischen

eine große Bremer Stahljacht und ein offenes Holzboot mit kleiner Schlupfkajüte und Sprietsegel.

FENT III, RAFIKI und YELLAND waren schon da, als wir einliefen. Nach uns kamen noch die RIJO und der ZEPHIR. Wir begaben uns auf die FENT, wo sich eine nicht unerhebliche Anzahl von Seglern im Cockpit drängte und den Längstrimm deutlich beeinflusste.

Der Sonnabend begann, wie auch die anderen Tage, mit herrlichstem Wetter. Wir machten nach der Körperpflege einen Gang durch das Dorf. Anschließend tauschte ich mit Christoph noch die elektronischen Fotos aus und dann legten wir ab. Unter Segeln wurde gefrühstückt und ab der Brücke bei Kalvehave wurde die Genua durch den Motor ersetzt.

Wir überholten den YELLAND, der unter Spinnaker segelte. Ab dem Fahrwasserknick westlich Langø setzten wir auch den Spi und verfolgten den ZEPHIR, der ebenfalls seinen Spi gesetzt hatte. Wir bekamen ihn aber nicht eingeholt. Ab der Brücke bei Farø wurde wieder motort.

Bei Guldborg brauchten wir nicht lange auf den Brückenzug zu warten und im Sund segelten wir mit mitlaufendem Strom.



Fabi mit seinem „Fernrohr“

Christoph hatte mir noch die

Brückenöffnungszeiten von Nykøbing gegeben, da dort wegen Bauarbeiten nur feste Öffnungszeiten galten. Gegen 18 Uhr pas-sierten wir die Brücke und segeln bei schwächer werdendem Wind. Gegen 21 Uhr legten wir beim RAMSES in Nysted an.

Der erste Gang führte wie immer zur legendären Eisdieler. Der Schock, der dann kam, saß tief. Die Eisdieler hatte geschlossen. Dem in dänischer Sprache gehaltenen Aushang konnten wir entnehmen, daß die Banken die Kredite gestrichen hatten.

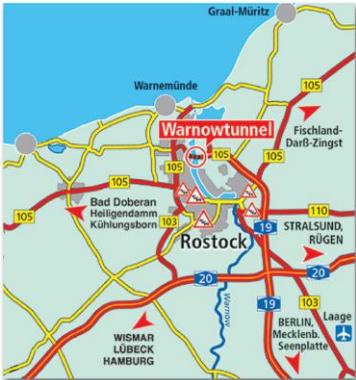
Die Banken wieder, erst die Finanzkrise und jetzt die Eisdieler in Nysted!

Am Sonntag kamen wir fast als letzte um 10.30 aus dem Hafen. Anfangs mußte noch der Motor gegenan helfen, dann konnten wir mit guter Fahrt (knapp 7 Knoten) Østre Märker passieren und waren gegen 17.45 Uhr in Gehlsdorf, wo die Nachfolgecrew schon auf uns wartete, um Proviant und Gepäck zu stauen.

Dirk Schietke

Schneller ans Meer!

Sparen Sie Zeit und Nerven.



WARNOWTUNNEL
DIE Abkürzung in Rostock

schnell • günstig • sicher • bequem

Fragen?
Tel. (0381) 63 722-31
www.warnowtunnel.de



Einfach diesem Schild folgen!

Die Weltmeisterschaft der Cadets in Kühlungsborn

In diesem Sommer fand die Weltmeisterschaft der Cadetsegler in Kühlungsborn statt. Dort versammelten sich Segler aus 11 Nationen: Belgien, Polen, Australien, Argentinien, Rußland, Tschechien, Spanien, Ukraine... In der Zeit vom 24.07. bis 06.08.2011 versuchten alle Segler, mit dem launischen wechselhaften Wetter klar zu kommen. Ich segelte zusammen mit 60 weiteren Seglern aus aller Welt die Parallelregatta zur World, die Promotion, mit. Es sind insgesamt 11 Läufe gesegelt worden. Der 12. Lauf wurde wegen Nebels abgebrochen. Wir mußten nicht wie üblich Dreieck – Diagonale – Dreieck segeln, sondern nur Dreieck – Diagonale – Vorwindziel. Trotz des „Aprilwetters“ mit Sturm, Regen, Flaute und Sonne hat es mir Spaß gemacht. Meine Schottin, Margarete Görs, und ich belegten in unseren besten Läufen einen 27., 35. und 36. Platz. Besonders gut hat mir auch die Siegerehrung gefallen. Sie fand in dem extragroßen Gemeinschaftszelt statt. Die Sieger sind mit ihrer Nationalhymne, tosendem Beifall und einem Goldkonfettiregen geehrt worden.

Eure Ulrike Meyer-Engel



Ein kleiner Rückblick auf die Aktivitäten der Jollengruppe 2011

Rechtzeitig zum Saisonbeginn wurden unsere Vereins- und Privatjollen aus dem Winterlager geholt und fit für die anstehende Saison gemacht. Schwerter und Ruder wurden ausgebessert, geschliffen und lackiert. Aber auch Arbeiten an einigen Bootsrümpfen waren erforderlich. Unser Zeugwart unterstützte dabei vor allem die Neumitglieder bei den Bootsarbeiten, so dass zum Ansegeln alle Jollen einsatzbereit waren.



Dienstags trafen wir uns regelmäßig, um gemeinsam auf der Warnow zu trainieren und anschließend gemeinsam zu grillen. Teilweise wurden kleinere Kurse ausgelegt, um für unsere vereinsinternen Regatten zu trainieren. Auch in diesem Jahr wurden wieder 3 Regatten durchgeführt, die in die Gesamtwertung zum Jollenmeister 2011 des ASV z.R. eingegangen sind.

Im Frühjahr legte unser Sportwart Marten gemeinsam mit Raic als Motorbootfahrer einen Kurs auf der Warnow in Höhe der Neptun

Werft aus. Obwohl das Wetter recht wechselhaft war, mit einem sehr starken Regenschauer, nahmen insgesamt 8 Jollen (zwei International 14, ein RS 500, ein Contender und vier Ixys) teil.

Die Sommerregatta wurde als Ixylon-Matchrace ausgetragen. Leider konnte ich an dieser Veranstaltung nicht teilnehmen, jedoch ist den Berichten der Aktiven zu entnehmen, daß auch diese Regatta wieder allen Beteiligten eine Menge Spaß gemacht hat. Jedes der vorher ausgelosten fünf Teams mußte gegen jedes andere segeln. Es gab sowohl spannende Rennen mit minimalen Zeitunterschieden, als auch eindeutige Zieleinläufe. Segler, die gerade Pause hatten, saßen auf dem Steg, beobachteten das Geschehen und unterstützten tatkräftig die Rennleitung. Anschließend habe es selbstgebackenen Kuchen und zur Siegerehrung u.a. Gutscheine von „Supreme“, sowie Bekleidung und nützliche Ersatzteile gegeben. Auch die eine oder andere Diskussion, rund um die



durchgeführten Regatten, am Grill habe nicht fehlen dürfen. Zum Abend konnten noch die Marathonläufer, welche sich durch den Regen kämpften, angefeuert werden.

Um beim Blauen Band der Warnow des MYCR eine größere Teilnehmer-zahl unserer Vereinsjollen zu erzielen, stellte diese, mit einer internen ASV-Jollen Wertung, unsere Herbstregatta dar. Insgesamt nahmen fünf Jollen unseres Vereins teil. Drei International 14, ein RS 500 und eine Ixylon. Dank Rene (MYCR) sind hier ein paar schöne Fotos entstanden, die Ihr auf unserer Homepage finden könnt. Gestartet wurde im Känguruverfahren. Teils war es für die kleineren Jollen gar nicht so einfach, an den Kielbooten, mit deutlich größerer Segelfläche, vorbei zukommen, gerade wenn der Wind mal wieder etwas einschloß. Da die Regatta, neben der Wertung für den Jollenmeister auch die Austragung des Stiftungscups beinhaltete, mußte man neben den Jollen nun auch die Kielboote des Vereins im Auge behalten. Der Stiftungscuppokal, der aufgrund mangelnder Teilnehmer zum Stiftungsfest leider nicht ausgesegelt werden konnte, ging in diesem Jahr an die Crew der JOUJOUX mit Matthias L., Agnes, Christoph und Matthias K..

Insgesamt hat Marten Lau mit einer Teilnahme an allen Regatten verdient die Nase vorne gehabt. Es folgten Annika, Robert B., Julia, Florian S., Steven und Tim, mit jeweils zwei Teilnahmen. Alle anderen nahmen einmal teil. Weitere Infos auch hierzu auf unserer Homepage. Wir hoffen, daß in der kommenden Saison wieder zahlreiche Jollensegler an den Regatten teilnehmen, um mit uns zu üben.

Neben den vereinsinternen Regatten haben einige Segler beim durch unseren Verein ausgerichteten Warnemünde Cup im August teilgenommen. Bei den Ixylon ist Jan-Ole mit seinem Vorschoter Johann für unseren Verein gestartet und konnte einen 16. Platz ersegeln. Vier International 14 sind trotz teilweise sehr kräftigen Windes angetreten. Jörn und Sebastian erreichten auf ERT einen zweiten Platz. Marten L. und Vossi landeten kurz vor Stefan und Marten M. auf Platz sechs. Auch Julia und Florian, die erst seit dem vergangenen Jahr von ihrem 470er auf den International 14 umgestiegen sind, nahmen erfolgreich teil und hatten eine Menge Spaß.

Apropos International 14. In diesem Jahr wuchs die Flotte um weitere zwei Boote. Neben Anne und Jan haben sich auch Robert

und Steven einen aus England geholt, um hier aktiv ins Regattageschehen einzugreifen. Siehe dazu auch den Bericht von Robert.



Auch an den in diesem Jahr erstmals stattfindenden Freitagsregatten vom ROYC nahmen zahlreiche Jollen unseres Vereins teil. Vor allem die regelmäßige Teilnahme sicherte hier eine vordere Plazierung in der Gesamtwertung. Peter sicherte sich auf der Ixylon von Bernd Platz 3 knapp vor Mario auf Platz 4 gefolgt von Wibke und Annika mit dem RS 500 auf Platz 6. Auch Marten L. und Jan-Ole nahmen regelmäßig teil. Aber auch die neuen 14s, mit Julia und Florian, Anne und Jan, sowie Robert und Steven nahmen teil. Insgesamt eine schöne Veranstaltung, die uns regelmäßig freitags aufs Wasser brachte, wobei auch das eine oder andere Mal relative Flaute herrschte und man auch hier, teils mit den größeren Kielbooten, vor allem an den Fahrwassertonnen, einige Probleme hatte. Vielleicht dürfen die Jollen im kommenden Jahr vor den Kielbooten starten?

Grömitz war auch in 2011 wieder Ziel einiger Skiffsegler. Sowohl beide RS 500 als auch vier International 14 vertraten den ASV. Grömitz hat für uns immer etwas von „Urlaubsfeeling“. Direkt vom Strand aufs Wasser. Einfach nur genial. In diesem Jahr waren die

Winde etwas konstanter, so daß wir etwas mehr Zeit auf dem Wasser verbringen durften als im vergangenen Jahr. Robert B. und Marten M. segelten neben Annika und Anne RS 500. Marten L., Steven, Stefan, Sebastian, Julia und Florian vergnügten sich auf ihren 14s.

Vor allem Sebastian und Stefan nahmen noch erfolgreich an weiteren Ranglistenregatten der International 14 teil. Jörn und Sebastian sind unter anderem Gewinner der Nordic Trophy 2011. Der Höhepunkt der Segelsaison dürfte für Stefan und Marten M. wohl die Teilnahme an der Weltmeisterschaft in Weymouth, England, mit einem Starterfeld von 71 International 14s gewesen sein.

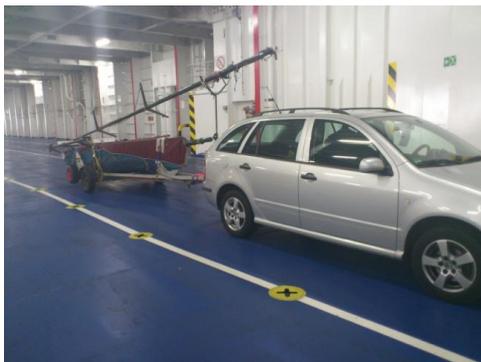
Für Anfang Dezember war dann unsere letzte Regatta, unsere Eisarschregatta, geplant. Aufgrund des initial starken Winden mußte die Regatta jedoch leider abgesagt werden. Nichtsdestotrotz trafen sich vor allem einige Jollensegler, um die letzten Boote abzutakeln und gemeinsam unterm Schlepptuch einzulagern. Bei ordentlich Glühwein, verschiedenen Suppen, Kaffee und Waffeln ließen wir die Saison ausklingen. Am Abend konnten wir bei Feuerzangenbowle die Segel-saison in Bild und Film Revue passieren lassen und uns schon einige Pläne fürs nächste Jahr schmieden.

Annika

Jahresbericht der 14footer

Vier Segler aus der Jollengruppe des ASV wollten sich neuen Herausforderungen stellen und sind in die Klasse der 14 Foot Skiffs umgestiegen. Dazu gehörten die 470er Segler Anne und Jan und die 505er-Crew Robert und Steven. Der 14 Footer ist die Jolle mit dem größten Spi im Verhältnis zum Gewicht des Bootes. Im Einzelnen bedeutet dies 37 m² Spi zu 72 kg Rumpfgewicht. Entsprechend schnell sind diese rasanten Boote. Die größte Flotte wird in England gesegelt, hier ist auch der Gebrauchtmrkt für diese Boote am größten. Beide Crews machten sich also im Herbst 2011 auf dem Weg nach England, mit dem Ziel, an einem Wochenende ein neues Schiff aus England zu holen. Die eine Crew, Anne und Jan,

steuerten nach Essex nordöstlich von London, und die anderen beiden Segler nach West Sussex südlich von London.



Beide Boote und Besatzungen kamen sicher, aber todmüde nach über 2400 km Autofahrt und 4 Stunden Fährfahrt in Deutschland an, so daß am 02.10.2011 die Taufe beider Boote stattfand.

Das neue Baby von Anne und Jan wurde FUP getauft, wohingegen das



Boot von Steven und Robert SLIPPERY NIPPLE getauft wurde.



Schon vor der offiziellen Taufe konnten beide Boote zu Wasser gelassen werden



Der erste Wasserkontakt für SLIPPERY NIPPLE war das Blaue Band der Warnow, welches ohne nennenswerte Schäden gesegelt wurde. Zu guter Letzt wurden beide Mannschaften in das Schnellbootgeschwader der Rostocker 14 Footerflotte aufgenommen.

Beide Mannschaften wollen in der Saison 2012 viele lokale Clubregatten und mindestens 4 Ranglistenregatten, darunter auch die Deutsche Meisterschaft der 14Footer in Berlin, mitsegeln.

Euer Robert

Auf nach Riga, der 1. Versuch

Nach Jahren, oder muß ich schon sagen mehr als einem Jahrzehnt Planung sollte dieses Jahr die SHANTY das erste mal in ihrem 58jährigen Dasein dem Baltikum ihre Aufwartung machen.

Da unsere Bordstudenten sowieso erst ab dem Frühherbst Zeit zum Segeln hatten, legten wir den Termin um die Sommersonnenwende. Der Plan sah wie folgt aus: die erste Etappe direkt nach dem Herrentagstörn sollte Michael die SHANTY skippern, ich wollte dann Pfingsten für 3 Wochen übernehmen. Ziel war Riga.

Nach den sehr umfangreichen Winterarbeiten bekamen wir die SHANTY gerade rechtzeitig zum Herrentagstörn fertig. Nachdem wir am Sonntag abend zurück waren, wurden noch schnell einige Mängel behoben und Michael und Bernd übernehmen die SHANTY. Niels stieß abends auch noch zu den beiden und sie fahren schon nach Hohe Düne, wo nachts Stefan Förste zu ihnen stieß.

Die 1. Etappe startete am Montag und endete vor Wustrow, als bei Flaute der Motor nicht ansprang. Irgend etwas stimmte mit der Elektrik nicht. Also segelte die Crew nach Hohe Düne zurück. Am nächsten Morgen beauftragten sie Paap mit der Reparatur. 2 Leute suchten 2 Stunden den Fehler, fanden ihn aber nicht. Ein Kfz-Elektriker, der auch ein Boot besitzt, fand dann den Fehler in der Masseverbindung am Motor. Also sollte es Mittwoch losgehen, da war jedoch zu viel Wind und da Bernd am Donnerstag schon absteigen mußte, blieb die SHANTY in Höhe Düne mit Niels an Bord. Das war für uns ziemlich ungünstig, weil wir Gepäck und Lebensmittel alles nach Hohe Düne fahren mußten. Das kostete Zeit, die man nicht wirklich hat, wenn man am Freitag vor Pfingsten nach der Arbeit noch einkaufen fahren muß. Nach dem Bunkern blieb Rudy gleich bei Niels in Hohe Düne.

Sonnabend früh wollten Michael, Ludwig und ich nach Hohe Düne fahren. Vorher kam jedoch noch der Katastrophenanruf von Ludwig. Er hatte Freitag noch Fußball gespielt und sich den Fuß verletzt. Er wollte gleich zum Arzt und wenn möglich nachkommen. Schöne Sch...

Egal, um 8.45 legten wir Hohe Düne ab. Es wehte entgegen der Vorhersage nicht aus West, sondern aus Ost. Ich probierte es einmal aus, wie der Spinnaker steht, wenn er wie ein Gennaker gesetzt wird. Das Experiment war erfolgreich und wir segelten barfuß und bei Sonnenschein mit 2 bis 3 kn gen Darßer Ort. Vor Graal-Müritz

motorten wir kurz aus der Flaute in einen Windstrich. Der Wind nahm langsam zu und drehte auf Nord. Aus Süden kam eine breite Regenfront gegen den Wind auf. Der Ausläufer davon erwischte uns auf Höhe Darßer Ort. Danach kam totale Flaute und wir motorten gen Osten. Wir entschieden uns, die Nacht durchzusegeln und nördlich um Rügen herum nach Bornholm zu segeln. Langsam kam wieder Wind auf, passenderweise aus Nordwest. Wir setzten den Spinnaker wieder wie einen Gennaker und machten bei langsam auffrischendem Wind 4 kn Fahrt. Ab 22.00 hatten Rudy und Niels Freiwache und gingen in die Kojen. Niels blieb jedoch angezogen im Bereitschaftsmodus. Ich ging bis 01.30 bei auffrischendem Wind und bis zu 6,8 kn Fahrt Wache. Dann lösten Rudy und Niels mich ab. Ich kam dann um 6 Uhr wieder an Deck und löste Rudy am Ruder ab. Vor Rønne kam uns die GREIF entgegen, bevor wir um kurz nach 9 Uhr im Jachthafen anlegten. Der Hafenmeister nahm uns in Empfang, wir bezahlten das Hafengeld am Automaten und dann ging es duschen. Nach dem Mittag wurde geruht und ein Spaziergang einschließlich Softeisessen in die Stadt gemacht.

Nach dem Abendbrot verzogen wir uns alle recht früh in die Kojen, da bei einigen die letzte, durchsegelte Nacht den Schlafrhythmus nachhaltig gestört hatte. Und die nächste Nacht sollte auch durchgesegelt werden.

Am nächsten Morgen legten wir um 08.15 nach einem ausgiebigem Sonnenscheinfrühstück im Cockpit ab. Leider mußten wir motoren, da sich kein Lüftchen regte. Die 3 Kanister wurden nachgetankt und wir umfuhren Bornholm südlich. Bald kam Wind auf, jedoch nicht der versprochene Süd, sondern Südost. Wir konnten jedoch die Südspitze von Bornholm anliegen und machten ca. 4 kn Fahrt unter Groß und Genua. Später schralte der Wind etwas und die Windrichtung pendelte zwischen Südost und Ost. Die Sonne schien und die Wellenhöhe lag bei 20 bis 30 cm.

Niels saß mit seinem Laptop im Durchgang zum Vorschiff und tippte emsig irgendwelche Texte in sein Outlook. Das war sehr gut für unseren Längstrimm. Jedoch machte sich sein Outlook etwas selbständig und die Arbeit der letzten 2 Tage wurde vermeintlich gelöscht. Was wiederum Niels Laune nicht merklich anhub. Rudy konnte jedoch später die Texte wiederfinden und Niels Laune erreichte wieder das Vortagsniveau.

Wir hatten herrliches Wetter, nur der Wind könnte wie prophezeit, etwas südlicher kommen. Um 6 gab es Abendbrot und anschließend verschwanden Rudy und Niels in ihren Kojen. Ich bastelte mir aus einem Bündsel, in exakt abgestimmter Länge zwischen oberem Seezaundraht und Ruderpinne eingesetzt, eine Selbststeueranlage. Mit dieser zog die SHANTY hoch am Wind unbeirrt ihre Bahn (bis zu 3 Stunden ohne Korrektur). Ab 22.00 drehte der Wind leicht südlicher und mit 3,5 kn konnten wir Wladislawowo anliegen. Die Wellen nahmen etwas zu, der fast volle Mond kam zwischen den Wolken hervor. Eine perfekte Segelnacht!



Der Bündselautopilot

Um 5.30 weckte ich die Crew mittels Pfeife des Teekessels. Die Jungs waren jetzt gut ausgeschlafen, sie hatten 11,5 Stunden Frei-wache gehabt. Nachdem ich ausgeschlafen wieder an Deck kam wurde erstmal wieder der Spinnaker als Gennaker gesetzt.

Der Wind drehte weiter westlich und die Wellen wurden größer. Da der Gennaker-Spi jetzt in die Abdeckung des Groß kam, nahmen wir ihn weg. Als normaler Spi gesetzt, würde er etwas bringen, aber bei der Welle wollte ich mit der doch noch recht unerfahrenen Crew diese Manöver nicht durchführen. Vor der Halbinsel Hel gab es 2 Schießgebiete und es war deutlich Artilleriefeuer zu hören. Die Frage war nur, ob die noch schießen, wenn wir dort ankommen. Auf der Seekarte standen eine Telefonnummer und eine Internetseite, über die die Sperrzeiten erhältlich sein sollten. Die Telefon-nummer funktionierte nicht und Internet hatten wir nicht. Also bei Rudy im Büro angerufen, alles durchgegeben und dann kamen die Information: wir mußten außen rum. Also nichts mit an der Küste entlang segeln und die (wahrscheinlich doch eher eintönige) Landschaft begucken. Später erfuhren wir, daß man das Sperrgebiet sehr dicht unter Land passieren darf.

Als wir schon in Richtung Danziger Bucht abgebogen waren, sichteten wir ein aufgetauchtes U-Boot.

Ich begab mich in voller Montur nach unten, um etwas Schlaf für die Nacht zu speichern. Als ich wieder hoch kam, war es dunkel (abgesehen von der Dauerdämmerung im Norden). Über Danzig stand ein orangeroter, voller Mond. Der Wind war gut, mit 4 kn Fahrt und einem Holer kamen wir an die Hafeneinfahrt. Die Molenköpfe passierten wir im Morgengrauen, nachdem ein Containerfrachter herausgeschleppt worden war.

Am Denkmal auf der Westerplatte wurde, wie im Seehandbuch beschrieben, die Flagge gedippt. Niels maulte noch herum, ob das im Morgengrauen Sinn macht. Von ihm als Ex-Offizier hätte ich so einen Spruch am wenigsten erwartet. Durch den weitläufigen, von Industrieruinen und in Betrieb befindlichen Fastindustrieruinen gesäumten Hafen ging es in Richtung Innenstadt.

Nachdem wir das berühmte Krantor in Sicht hatten, hieß es sofort abbiegen in den Danziger Yachthafen. Dort wurden wir um 5 Uhr (!) vom Hafenpersonal in Empfang genommen.

Ich begab mich mit Rudy in die Kojen, während Niels seine Siebensachen packte und um 8 Uhr zum Bahnhof aufbrach. Gegen 9 Uhr fuhr sein Zug und wenn das viermalige Umsteigen zeitlich klappen sollte, müßte er gegen Mitternacht in Güstrow sein.

Die Duschen und überhaupt die Marinagebäude waren schick und neu und picobello in Schuß. Nach dem Aus-schlafen gab es Frühstück.

Wir suchten den direkt am Hafen gelegenen Yachtausstatter auf und prüften die Möglichkeit, einen Autopilot zu bestellen. Die Produkte



und die Preise dort waren Listenpreise der üblichen Hersteller. Also zogen wir den Kauf des für das nächste Jahr geplanten Autopiloten vor und bestellten einen. Der Autopilot sollte am nächsten Tag um 10 Uhr da sein. Also ging es los mit Sightseeing. Danzig hat so einiges zu bieten. Rudy wurde zum Reiseführer ernannt, da seine Mutter in Danzig aufgewachsen war. Danzigs Altstadt ist nach der fast vollständigen Zerstörung im 2. Weltkrieg wieder sehr schön aufgebaut worden. Einige Bereiche harren noch der Restauration, da sind jedoch schon die vor der Bebauung vorgeschriebenen archäologischen Grabungen im Gange. Auf jeden Fall ist Danzig eine Reise wert. Im Restaurant Kleopatra in der Langgasse aßen wir gut und preiswert polnische Küche.

Am Donnerstag kraxelten wir auf den Turm der Marienkirche bevor wir den Autopiloten beim Yachtausstatter abholten. Aber der Halter für die Pinne mußte noch nachbestellt werden, Kabel und Sicherungen mußten besorgt werden und eine provisorische Decksaufnahme für den nach dem wegen Verletzung ausgefallenen Ludwig auf „Ludwig den 2.“ getauften Autopiloten montiert werden. Von einer deutschen Yachtbesatzung bekamen wir Bohrmaschine und Bohrer geliehen. Die Zwischenzeiten wurden immer wieder mit etwas Sightseeing gefüllt.

Am Freitag sollte es endlich ins Baltikum gehen. Das Wetter war leicht nieselig. Wir hörten um 06.40 den Seewetterbericht, der uns 4 bis 5 Windstärken aus Südwest, später auf Südost drehend, versprach. Das klang gut. Also noch schnell im Supermarkt eingekauft, getankt und los. Wir versuchten noch beim Hafenmeister Informationen über die Sperrgebiete zu bekommen und dann ging es bei Nieselregen wieder hinaus auf die Ostsee.

Die Sonne kam hervor und der Wind blieb schwach und entgegen der Vorhersage auf Nordwest. Die Gelegenheit war günstig, um mit Groß und unter Motor Ludwig auszuprobieren. Der Test funktionierte tadellos. Es frischte auf, blieb jedoch auf Nordwest. Der Motor und Ludwig wurden ausgeschaltet und es ging unter Segeln weiter. Die Welle nahm stetig zu und das Mittagessen verteilte sich beim Reffen im Cockpit. Gegen 16 Uhr beschlossen wir, nicht bei diesen Wetterbedingungen nachts um das russische Territorium herumzukreuzen.

Damit waren Riga und das Baltikum dieses Jahr gestorben. Schon wieder mal, aber wir waren diesmal ziemlich dicht dran. Also zurück

nach Danzig. Gegen 22.05 gingen wir neben den Regattateilnehmern einer Regatta in der Danziger Bucht ins Päckchen. Es gab Abendbrot und den Schnack mit unserem Nachbarlieger. Dieser hat seine 8-m-Yacht in Danzig liegen und kommt immer mit seinem Freund von Warschau angereist. Wir wurden von einem Segler angesprochen, ob die SHANTY von Rasmussen gezeichnet wurde. Er nannte einen 50er Seefahrtskreuzer Baujahr 1937 sein eigen.

Am Sonnabend wurde ausgeschlafen und anschließend verholt, um den Regattaschiffen das Ablegen zu ermöglichen. Interessanterweise war hier noch gute Seemannschaft zu erkennen: unsere Nachbarlieger hatten beim Belegen der Klampe ihr Auge unter unserem Festmacherauge durchgeschoben. Nach dem Frühstück wurde die Wäsche gewaschen und bei Nieselregen unter der Kuchenbude zum Trocknen aufgehängt. Vor dem Hafen wurden die Vorbereitungen für die Party am Abend getroffen. Anschließend ging es in



In Danzig bei dem zum Glück seltenen Regen

Marinemuseum, das leider schon um 16 Uhr schloß.

Leider hatten wir etwas zuviel gebunkert und auch noch von der Vorcrew Proviant übernommen. Also mußte erst einmal etwas Resteessen machen, trotz des preiswerten und guten Restaurantessens. Abends fand dann die

Regat-aarty statt. Bei Amber-Bier und Grill-ürstchen gab es Lifemusik (irische Musik mit polnischen Texten, extra mit Textbuch an den Biertischgarnituren). Wir saßen am Tisch mit einem älteren deutschem Ehepaar und ein paar polnischen Seglern.

Gegen 23 Uhr war dann Schluß der Lifemusik. Die Polen von unserem Tisch und unsere ehemaligen Nachbarlieger meinten, daß sie jetzt alle ins „Zeiman“ gehen und wir sollten mitkommen.

Gegenüber der Marina Gdansk, zwischen den Ruinen von Speichern, hinter einem Bretterzaun fand sich eine urige Kneipe mit Lifemusik, deren Einrichtung jedem Schiffahrtsmuseum zur Ehre gereicht hätte. Es war eine super Stimmung. Gegen ein Uhr löste sich die Gesellschaft jedoch so langsam auf, schließlich waren Sonntag noch 2 Wettfahrten zu absolvieren. Rudy hatte sich stillschweigend schon vorher verdrückt, ich ging gegen 01.30 mit den polnischen Seglern zurück an Bord.

Sonntag war als Museumsbesichtigungstag geplant. Da Rudy jedoch noch vom Vorabend zu mitgenommen war und deutlich verlangsamte Bewegungsabläufe zeigt, trennten wir uns und besichtigten die Ausstellungen jeder für sich. Nachmittags kamen die Regattasegler von den letzten Wettfahrten zurück.

Am Montag wollten wir nach Hel segeln, allerdings gab es Starkwindwarnung und auch in der geschützten Marina pfiiff es ordentlich in den Wanten. Also blieben wir noch einen Tag in Danzig, zumindest kein schlechter Ort um eingeweht zu sein. Den Tag kam noch ein deutscher Einhandsegler rein, der neben uns anlegte. Trotz Nieselregens wollten wir ihm beim Anlegen helfen. Er machte jedoch wortlos alles selbst und schubste Rudy fast noch vom Steg, um an einen Poller zu kommen. Wahrscheinlich war er schon so lange einhand unterwegs, daß sein Sozialverhalten deutlich gelitten hat.

Am Dienstag verabschiedeten wir uns dann schweren Herzens von Danzig und seinen Sehenswürdigkeiten und segelten nach Hel. Wir hatten Halbwind, die Sonne schien ab und zu und das Militär übte. 8 Überwassereinheiten, ein U-Boot und Hubschrauber- und Flugzeugstaffeln machten die Danziger Bucht unsicher (bzw. sicher).

Die Ansteuerung des Hafens Hel ist nicht schwer, wenn man das riesige, eiförmige Gebäude an der Mole ansteuert. Der Hafenmeister kam sofort vorbei, wir bezahlten das Hafengeld und bekamen jeder eine Art Visitenkarte des Hafens mit dem umseitig aufgedruckten Datum. Gegen Vorzeigen dieses Kärtchens bekamen wir freien Eintritt in die Sanitärcontainer, welche gegen Geld auch den anderen Sommergästen zur Verfügung standen. Die Toilettenfrauen machten dort rund um die Uhr Schichtdienst.

Wir gingen in einem der vielen Lokale Heilbutt essen. Rudy wollte noch den zu einem Museum gehörenden Kirchturm besteigen, aber dafür kamen wir Minuten zu spät, ab 15.30 wurde dort niemand mehr eingelassen. Also marschierten wir über die Halbinsel zum Leuchtturm Hel. Diesen erklimmen wir und genossen eine herrliche

Aussicht über Hel und die Danziger Bucht. Ungewöhnlicherweise darf man hier nicht nur eine Galerie des Turmes betreten, sondern kam direkt in das Laternenhaus mit der Optik. Die Optik muß während des Krieges oder kurz danach erneuert worden sein, in den Linsen war noch der Reichsadler mit Hakenkreuz sichtbar.



„Würgekiefer“ auf Hel

Weiter ging es über den Außenstrand um die Spitze von Hel zurück zum Hafen, vorbei an alten, polnischen Küstenbatterien.

Zum Abendbrot gingen wir wieder ins selbe Lokal, wo uns eine leidlich englisch sprechende Kellnerin namens Ania kaschubisches Weißbier von Hel und kaschubisches Essen servierte. Den Rest der Sommersonnenwende verbrachten wir mit einem Bummel durch den Ort.

Mittwochs gab es bei Sonnenschein Frühstück im Cockpit. Die polnische Grenzpolizei kam vorbei und fragte, ob wir eine bestimmte deutsche Yacht

gesehen haben. Fisch wurde uns auch noch angeboten, aber wozu sich selbst die Arbeit machen, wenn man preiswert die lokale Küche genießen kann?

Angesagt war Südwest und es wehte auch wirklich aus Südwest. Da die Sperrgebiete 10 und 11 vor Hel frei waren, konnten wir schön mit Halbwind an der Küste entlang. Dachten wir. Als wir um die Spitze herum waren wehte es aus nördlichen Richtungen. Wir konnten den Kurs jedoch anliegen. Als wir bei Jastarnia waren, zogen dunkle Wolken über uns hinweg und es flaute ab. Nach einer Dreiviertelstunde Motoren kamen die Sonne und der Wind wieder, diesmal genau von achtern. Anfangs war das ziemlich lästig, da wir

die Dünung noch von vorne hatten. Aber als der Wind auffrischte, ging es ganz gut voran.

Wir passierten endlose Sandstrände, die in der Nähe von Dörfern von Touristen bevölkert waren. Hinter Kußfeld kam Wladislawowo in Sicht. Nachdem wir, wie in der Seekarte gefordert, uns auf Kanal 10 angemeldet hatten, liefen wir ein. Der Hafen beherbergt neben einem Anleger für Yachten eine riesige Fischereiflotte.

Wir machten uns auf Erkundungstour in die Stadt. Wladislawowo ist zwar nicht klein, aber eine Altstadt oder ein Zentrum gibt es nicht wirklich. Der große Rathausurm, der bestimmt eine herrliche Aussicht bot, war wegen Bauarbeiten gesperrt. Die Suche nach einem Restaurant war erfolglos, es gab nur Schnellimbibuden mit Tischen und Stühlen, Eisdielen und massenweise Stände mit Schnickschnack für Touristen. Wir überlegten schon, zum Essen mit der Bahn nach Hel zu fahren. Dazu paßte jedoch der Fahrplan nicht. Also gingen wir in einem Chinarestaurant bei einem Hotel essen. Abends trafen wir uns an Bord der STELLA MARIS III bei unseren Nachbarn auf einen Schnack bei Wein und Knabberkram.

Für den nächsten Tag war Starkwind aus West angesagt. Ein Tief über Gotland bescherte uns angesagte Wellenhöhen bis 3 m. Also Hafentag. Da Wladislawowo nicht so lockte fuhren wir mit der Bahn nach Hel. So konnte Rudy mal wieder sein geliebtes Verkehrsmittel benutzen. Auf der Putziger Wiek sah man Kitesurfer zu Hunderten (ungelogen) im Starkwind surfen. Der Zug gab dauernd Schallsignale vor den vielen unbeschränkten Strandzugängen ab. Überall sah man Ferienhäuser. Ein schönes Fleckchen Erde.

In Hel bummelten wir durch den Ort, schauten uns die Fütterung der dort für Forschungszwecke gehaltenen Robben an und kehrten zum Abendessen wieder ins Ambra zu unserer „Stammkellnerin“ Ania und kaschubischem Essen ein.

Nach der Rückkehr lasen wir etwas im Cockpit und wurden von unseren anderen Liegeplatznachbarn auf ein Bier eingeladen. Da Rudy gerade bei einem Glas Whisky war und ich bei Cuba Libre, nahmen wir unsere Getränke und zogen an Bord der BARNIM. Das ist ein knapp 8-m-Bötchen, das in den 70ern für eine Einhandregatta auf dem Atlantik gebaut wurde. Neben uns und der Mannschaft war noch der Skipper einer polnischen Yacht an Bord, die bei Bornholm ihren Mast verloren hatte und 70 sm mit dem Außenborder zurück nach Polen motort war. Die Verständigung war teilweise etwas holprig, 2 der Polen sprachen etwas Englisch, einer etwas Deutsch.

Einsetzender Regen zwang uns unter Deck, was mit 6 Mann in so einem Bötchen mit großem Kartentisch, zweiflammigem Kocher und Spüle (dazu noch Segelsäcke und das sonst noch übliche Zeug) schon ohne uns gut gefüllt war. Es wurde jedenfalls trotz Enge und Sprachbarrieren noch ein gemütlicher Abend.

Für Freitag war eine 4 bis 5 aus Südwest, auf West drehend, angesagt. Nach einem sonnigen Morgen fing es beim Frühstück an zu regnen. Beim Einkaufen regnete es weiter, auch beim Ablegen gegen 12.00. Erst draußen blies der Wind die dunklen Wolken weg und die Sonne kam vor. Ziel war das 33 sm entfernte Leba. Allerdings nahmen Wind und Welle gut zu. Nach dem ersten Reff änderte sich nichts an der Krängung, also gleich das 2. Reff eingebunden. Wiederum keine große Änderung der Krängung. Der Wendewinkel bei der Welle, der Blick auf die Logge und auf Rudys GPS-Gameboy verhiessen das Eintreffen in Leba frühestens gegen 23 Uhr. Und laut Wettermärchen sollte der Wind abends noch zunehmen. Also drehten wir wieder ab und liefen zurück nach Wladislawowo. Die STELLA MARIS III, welche vor uns ausgelaufen war, lag als wenn nichts gewesen wäre auch wieder in ihrer alten Box. Wir legten uns auch wieder in unsere alte Box.

Für Sonnabend gab es eine Starkwindvorhersage. Also fuhren wir mit dem Zug nach Puck (Putzig). Dort gibt es eine Marina sowie einen Fischereihafen. Es war gerade eine Fischerwallfahrt. Es gab einen Gottesdienst vor dem Hafen, einen Haufen Imbiß- und Souvenirbuden und nachmittags lief die ganze, festlich geschmückte Fischereiflotte aus. Einige der Fischerboote zeigten mit einem EU-Symbol mit obszöner Geste was sie von der EU hielten, welche immerhin die Sanierung des Fischereihafens finanziert hat.

Für Sonntag sagte der DWD um 6.40 Uhr 3 bis 4 aus West voraus. Wir beschlossen uns noch mal umzudrehen und um 9.00 zu gucken was für eine Dünung noch steht. Das erübrigte sich, denn gegen 7.00 heulten die ersten Böen durch das Rigg. Der Nachbar hatte eine gute 6 an seinem Anemometer, und das im Hafen. Wahrscheinlich hatten die Wetterfrösche nicht „3 bis 4“ sonder „3 plus 4“ gemeint. Wir fuhren wieder mit Bahn nach Hel, wo wir uns das Fischereimuseum ansahen und kaschubische Küche, Weißbier von Hel sowie famosen Käsekuchen bei unserer Stammkellnerin Ania zu uns nahmen.

Montag war um 6.40 Nordwest 3 bis 4 angesagt. Wir legten um 10 ab. Ziel war Leba.

Wir kreuzten wegen der Welle mit einem bescheidenen Wendewinkel von ca. 130 Grad, immer mit etwa Nordkurs einen Holer und mit Südwestkurs den Streckbug. Später ließ der Wind nach. Wir nahmen die Genua weg und motorten weiter. Ludwig II. wurde wieder aktiviert und fuhr Schlangenlinien, bis wir seine Ruderverstärkung herabsetzten. Gegen 20.00 machten wir in der neu, sehr geschützt untergebrachten Marina fest. Abendbrot gab es in der Marinagaststätte. Ein Deutscher sagte uns, daß der Sportboothafen von Kolberg wegen Bauarbeiten komplett geschlossen sei. Nur im Fischereihafen könnte man zur Not liegen. Ursprünglich war der Plan, über Bornholm und Südschweden wieder nach Rostock zurückzukehren. Das würde jedoch heißen, bei un-günstigen Winden die SHANTY ggf. in einem Hafen zurücklassen zu müssen, der nur per Fähre erreichbar ist. Also entschlossen wir uns auf Nummer sicher zu gehen und über die polnische und deutsche Küste zurück zu segeln.

Als wir Leba verließen, empfing uns Nordwind. Herrlich, schön mit Halbwind Richtung Westen. Endlich mal nicht gegenan. Kein Wölkchen trübte den Himmel und Ludwig II. steuerte zuverlässig.

Der Wind ließ nach und wir setzten den Spinnaker wieder als Gennaker. Als der Wind raumte, wurde er wieder als Spinnaker gesetzt. Als wir gerade die zu umfahrenden Sperrgebiete umschiffen wollten (die Polen verballerten wieder lautstark ihre Steuergelder), schlief der Wind ein. Unter Motor und Groß ging es weiter. Zum Glück nicht lange, dann konnte die Genua und abends wieder der Spinnaker gesetzt werden.

Die Frage jetzt, ob wir direkt nach Swinemünde segeln sollten, d.h. die Nacht durch, oder in Darlowo (Rügenwaldermünde) die Nacht verbringen sollten. Bis Darlowo waren es noch 15 sm, bis Swinemünde 75 sm. Von Darlowo bis Swinemünde waren es 80 sm (unter Umgehung der Schießgebiete). Der Wetterbericht um 21.05 sagte Ost bis Nordost 3 bis 4 voraus. Also segelten wir die Nacht durch in Richtung Swinemünde. Bevor Rudy sich in die Koje verholte, schifteten wir den Spinnaker. Aus dem blauen Himmel wurde eine sternenhelle Nacht mit der Dauerdämmerung im Norden. Gegen 23 Uhr ging die Geschwindigkeit unter 1 kn, um Mitternacht zeigte die Logge jedoch schon wieder 5 bis 6 kn an. Der Übung halber holte ich mir den Sextanten und schoß ein paar Sterne.

Um 02.00 schlief der Wind wieder ein, es ging mit schlagenden Segeln nur noch mit 2,5 kn voran.

Um 02.45 stieg in der Morgendämmerung die schmale Mondsichel über den Horizont. Um 03.00 wechselten wir die Wachen und nahmen den Spinnaker weg. Da wir unter Segeln kaum noch vorankamen, ließen wir zum Großsegel den Motor laufen.



Als ich mich um 8.00 wieder aus dem Schlaf-sack pellte war wieder etwas Wind. Der Motor ging aus und der Spinnaker wieder hoch. Er hatte es auch nötig, den er war aus der Nacht noch tiefend naß vom

Tau.

Der kommende Segeltag wurde wunderschön: Sonne, der Wind raum bis raumschots, kaum Welle, gute Musik auf einem polnischen Sender auf 89,3 MHz und Ludwig II. ging zuverlässig Ruder.

Nachmittags legten wir in der Marina in Swinemünde an. Im Becken der Marina wurde viel gebaut und gebaggert. Östlich der Mole waren auch umfangreich Ramm- und Baggerarbeiten im Gange. Die Fahrwasser-tonnen innerhalb der Mole stimmten auch nicht mehr mit der Seekarte überein.

Abends gingen wir noch einmal polnisch Essen, bevor wir am nächsten Tag wieder in Deutschland sein würden. Der 21.05-Uhr-Seewetterbericht verhiess Starkwind aus West bis Nordwest. Also beschlossen wir, durch die Kaiserfahrt, das Stettiner Haff und den Peenestrom Usedom südlich zu passieren. Dort hatten wir zumindest eine bessere Abdeckung gegen die Welle.

Am nächsten Morgen versorgten uns noch einmal mit polnischen Lebensmitteln und versuchten zu tanken. Allerdings war die Tankstelle in der Marina nicht besetzt und die in der Seekarte verzeichnete an der Swine nicht existent. Da wir noch genug Diesel hatten ging es los und je nach Wind unter Segel oder Motor durch die Kaiserfahrt, die ich das letzte Mal vor 18 Jahren auf meinem ersten großen Sommertörn mit Christian und Annett passiert hatte. Damals noch mit Zoll- und Paßkontrolle.

Als wir aus der Abdeckung ins Stettiner Haff kamen, erwartete uns eine kleine, steile Welle, mächtig viel Wind und eine dunkle Wolkenwand im Westen. Wir banden das 2. Reff ins Großsegel. Um die Vorschottführung von Genua auf Fock umzubauen, zogen wir die Abdeckung der Kaiserfahrt vor. Um die dunkle Wand abzuwarten, legten wir die SHANTY an eine alte Pier. Von draußen kam ein Segler rein, der uns sagte daß es draußen mit 8 Windstärken blies. Wir warten etwas ab und legten dann ab.

Bis Ueckermünde hatten wir eine 7 von vorne. Unter 2. Reff und Fock lag die SHANTY gut auf dem Ruder und lief bis 7,6 kn. Schön,



Logge 6,8, Deck naß, Mundwinkel des Rudergängers trotz Dauerdusche am Ohr

aber naß. Gegen 20.00 machten wir in der Lagunenstadt von Ueckermünde fest. Beim Anlegen setzte die Schaltung aus, zum Glück auf Standgas ohne eingelegten Gang. Mit etwas Verholen klappte aber auch das Anlegen. Der Hafenmeister machte schon um 19.00 Feierabend, aber zum Glück war das Zahlenschloß einer der Herrentoiletten defekt und der Toilettenbesuch somit sichergestellt.

Wir versuchten die SHANTY trockenzulegen, machten Abendbrot und empfingen Besuch, ein ehemaliger Kollege von Rudy wohnt in Ueckermünde.

Der Wetterbericht am nächsten Morgen um 6.40 verhiess das gleiche Wetter wie am Vortag. Ich reparierte nach dem Frühstück den Schaltbowdenzug und wir pilgerten, mit Fernglas und Windmesser bewaffnet, zur Mole. 4 Bft. und einige stark gereifte Segler draußen ließen uns die Entscheidung zum Ablegen fällen. Da der nächste Brückenzug der Zecheriner Brücke um 16.45 war, mußten wir uns sputen. Bis zum Fahrwasser, wo der Wind genau gegenan stand, konnten wir kreuzen. Die Logge ging so gut wie nie unter 6,6 Knoten, über 7 stand sie fast immer. Hätten wir nicht so wenig Zeit wegen des Brückenzuges gehabt, hätte ich gerne mal einen Halbwindschlag gemacht. Sie wäre bestimmt über 8 Knoten gelaufen.

Mitten auf dem Haff kreuzte eine Ringelnatter unseren Kurs. Sie stoppte auf als sie uns sah und gewährte uns Wegerecht. Ca. 1,5 m vor ihr schossen wir vorbei.

Dann galt es, den Brückenzug um 16.45 zu schaffen. Die Maschine auf äußerste Kraft voraus bolzten wir mit 2 anderen Seglern gegen die Wellen und den Wind an.

Teils segelnd, teils gegenan motorend schafften wir den Brückenzug in Zecherin und um 20.45 passierten wir die Brücke in Wolgast. Um 22.00 fanden wir in Karlshagen gerade noch einen Liegeplatz.

Am Wochenende war weiterhin Starkwind angesagt. Theoretisch bestand noch eine Chance, es bis Sonntag nach Gehlsdorf zu schaffen. Rudy hatte aber nicht wirklich Lust bei 6 bis 7 Bft. über den Bodden zu segeln.

Am Sonntag erwartete uns Dauerregen. Wir hatten Ludwig gefragt, ob er uns mit meinem Auto in der Marina Kröslin abholt und er hatte zugesagt. Der Hafen von Karlshagen war uns zu unsicher, um die SHANTY dort eine Woche liegen zu lassen. Der Westwind stand ungehindert in das Hafenbecken.

Am Sonntag verholten wir die SHANTY nach Kröslin. Dort wurde ordentlich aufgeklärt, die eingetopften Gewürze an die junge Chartercrew vom Nachbarliegeplatz vererbt und abends holte Ludwig uns ab.

Am nächsten Wochenende holten wir die SHANTY zurück nach Rostock.

Dirk Schietke

Die 1. Klassikerregatta in Rostock: Hanse Classics 2011

Die Vorbereitung

Im Winter fragte mich Jan Tebbe-Simmendinger, der sich nach Jahren auf Hightech-Racern ein hölzernes Folkeboot gekauft hatten, ob ich als langjähriger Teilnehmer an der Veteranenregatta der Organisation einer Klassikerregatta als Berater beiseite stehen würde. Endlich mal nicht den Streß mit der langen An- und Abreise nach Laboe, der nächstgelegenen Klassikerregatta! Das kann man nur unterstützen! Genügend Klassiker haben ja im Osten überlebt, und nur wenige machen sich auf den weiten Weg nach Laboe. Besonders die Vorpommern sind dort sehr selten vertreten.

Am 4.2. trafen wir uns in der Kneipe „Zur Schleuse“ zur ersten Besprechung. Wir, das waren Fridtjof (auch als Frido bekannt), Jan Tebbe-Simmendinger, Renè Walther und Jonas Renken mit Anhang.

Es gab diverse Themen zu besprechen: der Name der Veranstaltung, der Termin, Sponsoren, Werbung um Teilnehmer, Veranstaltungsort und und und ...

Nach diversen Vorbereitungsmeetings ging es dann am 5. August endlich los. Ludwig wollte mit mir die SHANTY nach Schmarl in die Wiro-Marina überführen. Da dort Gegrilltes auf uns wartete, hatte ich nichts zum Abendbrot gegessen. Ludwig ließ aber auf sich warten und mit knurrendem Magen legten wir um 19.30 Uhr endlich ab. Da der Wind mit 1 bis 2 Bft. etwas mau war, liefen wir unter Motor nach Schmarl (welcher auch meinen knurrenden Magen übertönte). Zum Glück gab es noch etwas zu essen und der Bierwagen hatte etwas zum Durstlöschen.

Das Rennen

Nach Frühstück und Steuermannsbesprechung machten alle ihre Schiffe regattaklar. Ralph Behrend, Radioreporter von Lohro, machte noch vor dem Ablegen ein paar Interviews, z. B. mit dem über achtzigjährigen Skipper der ARIEL, der einhand von Hamburg gekommen war und für die Regatta u.a. von Christian Claußen unterstützt wurde. Er wollte bis zur Hansesail am nächsten Wochenende in Rostock bleiben.

Ludwig, Michael und ich stellten unsere Crew. Ralph blieb dann bei uns an Bord und verfolgte das Rennen mit Mikrophon und Aufnahmegerät live mit. Er kannte die SHANTY ja schon von dem

Wochenende, als wir sie nach dem Polentörn von der Marina Kröslin holten.

Bei Nordnordost mit 3 Bft. legten wir ab. Die Wolke vom Kühlturm zeigte jedoch eher eine Tendenz in Richtung Osten an. Nach dem Start konnten wir anfangs die erste Bahnmarke nicht ganz anliegen. Aber die „Kühlturmanzeige“ hatte recht behalten und der Wind raumte etwas. Dadurch schafften wir die erste Bahnmarke ohne einen Holer, und das noch ganz vorne im Feld! Es lief gut für uns. Wenn gerade keine größeren Manöver anstanden kam Ralph mit seinem Mikrophon und machte Interviews. Mit gut 6 Knoten machten wir gute Fahrt.

Das 2. Bein war ein Spinnakerkurs, jedoch rätselten wir beim Spinnakergeschirranschlagen auf welchem Bug wir segeln würden. Hinter der Bahnmarke lag die Reedetonne als 2. Bahnmarke dann genau platt vor Laken. Wir zogen den Spinnaker und ab ging die Post mit maximal 7,8 kn.

Nach der Reedetonne ging es mit einem Amwindkurs in Richtung Molenköpfe zurück. Auf diesem Schlag überholte uns die STÖRTEBECKER mit ziemlich hoher Fahrt und alten und schlecht stehenden Segeln. Dagegen sahen unsere nunmehr 15 Jahre alten Segel noch fast wie neu aus. Bei einer Jacht mit 50 % mehr Länge in der Wasserlinie ist das an sich nicht außergewöhnlich. Etwas eigenartig ist jedoch schon, daß so eine Jacht die Yardstickzahl 113 , während die kleinere und langsamere SHANTY 112 hat.

Die Ziellinie passierten wir nach 3 Stunden, 44 Minuten und 54,4 Sekunden. Auf dem Rückweg machte Ralph noch einige Interviews mit uns und wir sammelten bei abflauendem Wind und einsetzendem, leichten Regen eine kleine Jacht mit defektem Außenborder auf welche auch in die Marina nach Schmarl wollte.

Der Regen ging zwar zwischenzeitlich etwas weg, ereilte uns am Abend dafür um so heftiger. Für die Party hatten wir zum Glück einen Pavillon. Laut Radionachrichten hatte es Bad Doberan besonders übel erwischt. Dort gab es einige Überschwemmungen.

Die Auswertung erfolgte per Yardstick. Abends fand die Siegerehrung statt. Wir hatten mit der SHANTY den 2. Platz hinter der STÖRTEBECKER. Den 3. Platz belegte die ATALANTA.

Spucki kam abends noch bei der Party vorbei. Leider konnte er nicht teilnehmen, da er mit dem BUK bei der Absicherung der Cadet-WM half.

Da die Sonntagswettfahrt wegen Sturmwarnung abgesagt wurde, konnten wir noch etwas länger feiern.

Am nächsten Morgen gab es noch mal Frühstück, anschließend wurde alles abgebaut, das angebrochene Bierfaß dem ortsansässigen Anglerverein vermacht.

Bei 4 bis 6 Bft. aus West ging es unter Genua und Großsegel mit herrlicher Fahrt zurück nach Gehlsdorf.

Fazit

Trotz einiger Schwierigkeiten verlief die 1. Hanseclassics gut und die Crews der 8 teilnehmenden Jachten äußerten sich alle zufrieden. Die Vorbereitungen für die Hanseclassics 2012 laufen und wir hoffen auf ein paar mehr teilnehmende Jachten.

So könnten z.B. der Drachen MISTRAL und der BUK aus dem ASV z.R. vom 3. bis 5. August 2012 dabei sein.

Die Auswertung wird ab 2012, wie auch bei den German Classics in Laboe, nach der Klassikerrennwertformel stattfinden.

Dirk Schietke



Sandemann-Cup auf der X99 NOODLES

Anfang September, ich war gerade dabei meinen Resturlaub abzu- arbeiten, bekam ich einen Anruf: Ob ich auf der X99 NOODLES von Uli Martens am Sandemann Cup teilnehmen würde.

Da ich eh Urlaub hatte und die Arbeit im Garten nicht wegläuft, sagte ich kurzerhand zu.

Da die NOODLES in Boltenhagen liegt, traf ich mich mit Ulli am Freitag kurz nach dem Mittag dort zur Überführung nach Warnemünde.

Es war herrlichstes Sommerwetter, das wir diesen Sommer eigentlich vermißt haben. Der Wind kam nicht wie angesagt aus Nord, sondern schwächelnd aus Ost. Der Motor ging also bis Warnemünde nicht aus, anfangs schoben die Segel noch mit. Außer 2 Schweinswalsichtungen vor Wustrow und Heiligendamm sowie einer riesigen Rauchwolke über Bad Doberan gab es nichts Besonderes.

Beim Anlegen im Alten Strom war es schon dunkel und merklich kühl. Rollo war mit seinem KUSCHELBÄR schon dort. Hier trafen wir auf den Rest unserer Crew, Philipp und Christian.

Zusammen mit Rollo ging es dann ins Fischrestaurant auf der Mittelmole, etwas essen und trinken.

Philipp und ich waren das erste Mal auf dem Boot, während Christian zur Stammcrew gehörte.

Am nächsten Morgen gab es Frühstück in der Kantine und eine Steuermannsbesprechung auf dem völlig überfüllten Steg am alten Strom.

Wir starteten im Mittelfeld bei Südwind. Kurz darauf machten wir den ersten von 2 Fehlern auf dieser Regatta: wir zogen den Spinnaker am Schothorn hoch. Dieser Fehler ließ sich zum Glück schnell beheben.

Philipp bediente die Spinnakerschot und war permanent damit beschäftigt, das Geigen auszutrimmen und Marco zu beschäftigen, welcher als Grinder fungierte. Ich fuhr den Achterholer und Uli ging Ruder.

Langsam aber sicher arbeiteten wir uns im Feld nach vorne. Diverse Sonnenschüsse bei den anderen begünstigten das. Wenn Ulli uns gut auf die Welle setzte, surften wir mit bis zu 12,5 kn. Die größeren Yachten um uns herum konnten wir bei normalem Segeln gerade so halten, aber in den Surfs wanderte ihre Peilung deutlich achteraus.

Kurz vor Rödsand, an 2. Stelle liegend, ereilte auch uns das Schicksal. Wir schossen in die Sonne und brauchten ca. 5 Minuten (gefühlte mindestens 30 Minuten), um die NOODLES wieder in eine aufrechte Schwimmelage zu bekommen.

Nachdem der Spi klariert war ging die Aufholjagd weiter. Vor der Untiefentonne Ost nördlich Östre Märker mußte der Spi weg. Danach konnten wir ihn gleich wieder ziehen.

Der Rückstand auf die andere X99 π konnte wieder verkürzt werden. Bis zum Zieleinlauf konnten wir aber nicht mehr an sie herankommen.

Nach dem Anlegen wurden die Segel getrocknet, Lebensmittel eingekauft und bis zur Siegerehrung etwas Schlaf nachgeholt.

Abends gab es eine tolle Party auf dem Gelände vom Nystedter Segelverein.

Trotz unserer beiden Malheure und nicht eingespielter Crew konnten wir in unserer Klasse den 2. Platz hinter der π belegen. An sich nicht schlecht, aber es wurmte uns trotzdem, daß wir mit dem Sonnenschuß den Sieg verspielt hatten.

Am nächsten Tag ging es bei nicht all zu schönem Wetter zurück nach Boltenhagen. Abends kam noch die Sonne hervor und wir erhofften ein Einlaufen bei Sonnenuntergang. Uli war jedoch schon beim Klarieren, während der ortsunkundige Philipp uns auf eine Untiefe setzte. Es dauerte etwas bis wir wieder frei waren und uns aus dem Untiefengewirr herausgearbeitet hatten.

Es war also etwas später als wir endlich ankamen und das Schiff aufgeräumt hatten. Ich nahm Christian noch mit zurück nach Warnemünde, der dort sein Auto stehen hatte.

Dirk Schietke

Fotogalerie 2011













Jahresbericht der gemeinsamen Jugendgruppe des ASV und MYCR 2011

Wie in jedem Jahr haben wir auch 2011 die Winterpause mit Theorie in der Borwinschule in 3 Gruppen, am Montag, Mittwoch und Donnerstag und einmal wöchentlich Sport in einer Turnhalle in Toitenwinkel gemeinsam mit Turo verbracht.

Unser Winterlager führten wir in alter Tradition wieder in Vrchlabi durch, wo wir auch 2011 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 die Optis Paul, Johannes und Anton Ende März bereits die erste Regatta in Ribnitz.

Am zweiten Aprilwochenende fand für die Cadets die 1. WMA und für die Optis der „Prenzlauer Frühling“ in Prenzlau statt. Jan erreichte einen starken dritten Platz bei den Optis, Milan wurde zehnter. Viktoria und Michelle haben bei den Cadets tapfer mitgekämpft.

In der Woche darauf wurde die erste Rostocker Regatta, der „Gothaer Junior Cup“ von Turbine abgehalten. Bei den Cadets stellten wir 4 der 6 Boote, wobei Christian mit Theo den zweiten Platz erreichte. In der Klasse Opti B schickten wir 5 Kinder ins Rennen.

Bereits 3 Tage später fand wieder das alljährliche Ostertrainingslager in Rerik statt. Dieses Jahr nahm ein 420, 4 Cadets und 6 Optis Teil. Während des Trainingslagers fand das Panic Race auf dem Salzhaff statt, das für unsere Teilnehmer eine gute Vorbereitung für die nächsten Regatten bot.

Am ersten Maiwochenende fand der von uns ausgerichtete Ostseecup vor Warnemünde statt. Es war die zweite WM-Ausscheidung für die Cadets. Fünf Crews, darunter auch Mannschaften mit 2 Optiseglern, die auch eine neue Bootsklasse ausprobieren wollten, schickten wir ins Rennen. 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.

Ende Mai sind wir nach Berlin gefahren und konnten mit zwei 420ern, 5 Optis und einem Cadet 3 zweite Plätze und den Sieg in der Opti-B-Klasse von Oskar einfahren.

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.

Kurz vor den Sommerferien und einer langen Segelpause sind wir mit 10 Booten nach Rerik gefahren, eine Woche später haben wir sogar 13 Crews auf die Warnow zum City Cup geschickt.

Kurz vor dem City Cup gab es noch eine Überraschung von der Stadt: zum Stadtgeburtstag schenkte sie sich bzw. ihren Jugendseglern nagel-neue Regattaoptis, die den Rostocker Vereinen für ihre Jugendarbeit zur Verfügung gestellt wurden. Zwei Optis gingen auch an unsere Jugend-gruppe. Anton erhielt für den MYCR und Paul für den ASV z.R. einen und zeigten mit den neuen Optis auch gleich eine Leistungssteigerung gegenüber Regatten mit ihren alten Booten.

Die Sommersonnenwende Regatta in Güstrow war für uns die letzte Regatta vor den Sommerferien und Christian & Leon bei den Cadets und Oskar, Noah, Vincent und Florian haben uns bei den Optis vertreten.

Anfang August fand in Kühlungsborn die Cadet WM statt, hier haben wir bei 8 Tagen tollem Wetter nicht nur unseren 2 Cadetcrews Viktoria & Michelle und Uli & Margarethe die Daumen auf dem Promotionkurs gedrückt, sondern waren auch mit Mäcky, Spucki, Hans, Soentke, Chrischi und Hannes Mitglied in der Wettfahrtleitung unter Mathias Müller auf dem Promotionkurs und in die Vor- und Nachbereitung der gesamten WM stark eingebunden.

Direkt im Anschluß fand unser Sommerlager statt. Wie schon die letzten Jahre hat es uns nach Barth verschlagen und wir hatten Glück, daß wir auch dieses Jahr nicht in Zelten geschlafen haben, da es dieses Jahr zwischenzeitlich ausgiebig geregnet hatte. Bei zeitweise starken Winden war es vor allem für unsere Anfänger oder Umsteiger nicht immer einfach, es sind aber alle gesegelt und heil wieder zu Hause angekommen. Die Segler von Turbine waren dieses Jahr auch wieder mit dabei.

Im Sommer konnten wir endlich unsere lange geplante Sliprampe montieren. Seitdem gestaltet sich das Einbringen der Boote beim wöchentlichen Training wesentlich einfacher und rüchenschonender. Gleich mit dem Schulanfang ging es zu den Landesjugendmeisterschaften nach Dranske, wo Hans und Hannes mit 2 Cadets, 2 Optis Oscar, der sich im Sommerlager verletzt hatte, aber trotzdem zugucken wollte und Johannes, der leider gleich beim ersten Segeln seine Brille versenkt hat, viel zu tun.

Mit Beginn des neuen Schuljahres gab es bei unseren Trainern Veränderungen. Hans, Philipp, Soentke und Hannes, die uns bis dahin beim Training unterstützt hatten, haben im Sommer erfolgreich ihr Abi bestanden. Während es die ersten drei zum Studium in die weite Welt zog, entschied sich Hannes für ein freiwilliges soziales Jahr bei uns im Verein und ist seitdem mit dem regelmäßigen Training betraut.

Im Herbst haben wir auch endlich wieder eine Geschwaderfahrt zum Schnatermann unternommen. Dank idealer Segelbedingungen konnten wir nach einem Abstecher auf die Ostsee mit unseren Optis, Cadets, 420ern und unserem „Mutterschiff“ ELEKTRA gemeinsam am Schnatermann anlegen, wo uns schon die Eltern mit glühendem Grill und Kuchen erwarteten. So gestärkt fiel allen die Rücktour zum Verein viel leichter.

Als letzte Generalprobe bevor unser Blaues Band der Warnow abgehalten wird, sind wir noch einmal nach Berlin gefahren, diesmal mit 3 Optis und 2 Cadets.

Höhepunkt im Herbst war das Blaue Band der Warnow der Jugendbootsklassen. Obwohl 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 Ostseecup, auf den Dickschiffbereich für die Start- und Zielboote angewiesen, wo uns Ingo Richter mit der HÄRTE und Jens mit ELEKTRA unterstützten. Als Wettfahrtsleiter stand uns in bewährter Weise Rainer Arlt vom SSVR zur Verfügung. Mit Martina Hoffmann und Frau Zils hatten wir außerdem eine gute Küchencrew, die alle Teilnehmer und Helfer am Sonntag mit Suppe versorgten. Mit 2 von zehn 420ern, 4 von 14 Cadets und 10 von 68 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. Selbst unsere „Regattaneulinge“ konnten noch Starter anderer Vereine hinter sich lassen.

Kurz vor Saisonschluß stand dann noch die Deutsche Meisterschaft der Cadets in Blossin an. Drei Tage lang kämpften 43 Boote aus MV, Berlin, Brandenburg, Sachsen, Nordrhein-Westfalen, Holland, der Ukraine und Tschechien um den Titel. Wir selbst waren mit 3 Cadets zum Wolziger See gefahren. Leider ließ uns der Wind mächtig im Stich und so konnten wir die ersten beiden Tage bei warmem, sonnigem Wetter nur zum Baden (Anfang Oktober!), Kanuwettrennen, Volleyball, Boote Polieren und Hausaufgabenmachen nutzen. Am letzten Tag konnten wir dann noch 3 Rennen bei schwachen Winden segeln um wenigstens die mitgebrachten Boote auch noch ihrem eigentlichen Bestimmungszweck zuzuführen.

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.

Wir konnten mit diesen Aktivitäten auch 2011 wieder eine erlebnis- und lehrreiche Saison für das gesamte Spektrum unserer Jugendsegler bieten und bedanken uns bei allen Eltern, vereinsinternen und externen Helfern, die uns bei den vielen Aktivitäten tatkräftig unterstützt haben und auch bei all denen, die geholfen haben, unsere Jugendarbeit finanziell zu unterstützen.

Hannes Krüger

Regattateilnahmen 2011 unter dem Stander der ASV z.R.

	Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Steuermann
1	1477, slippery nipple	Robert Bautz/Steven Lilie
2	Fast Forward	Marten Lau
3	Fast Forward	Marten Lau
4	Fast Forward	Marten Lau
5	GBR 1486, FUP	Anne Werner/Jan Giese
6	GER 1340, wind hunter, XY	Mario Lilie/Janine Seemann
7	GER 1340, wind ward, XY	Mario Lilie
8	GER 1477	Robert Bautz/Steven Lilie
9	GER 175 (Finn-Dinghy)	Michael Möckel
10	GER 175 (Finn-Dinghy)	Michael Möckel
11	GER 175 (Finn-Dinghy)	Michael Möckel
12	GER 175 (Finn-Dinghy)	Michael Möckel
13	GER 175 (Finn-Dinghy)	Michael Möckel
14	GER 175 (Finn-Dinghy)	Michael Möckel
15	GER 175 (Finn-Dinghy)	Michael Möckel
16	GER 175 (Finn-Dinghy)	Michael Möckel
17	GER 175 (Finn-Dinghy)	Michael Möckel
18	GER 175 (Finn-Dinghy)	Michael Möckel
19	GER 175 (Finn-Dinghy)	Michael Möckel
20	GER 214, Ert	Jörn Schulze/Sebastian Ladwig
21	GER 214, Ert	Eike Dietrich/Sebastian Ladwig
22	GER 214, Ert	Jörn Schulze/Sebastian Ladwig
23	GER 214, Ert	Jörn Schulze/Sebastian Ladwig
24	GER 214, Ert	Jörn Schulze/Sebastian Ladwig
25	GER 214, Ert	Jörn Schulze/Sebastian Ladwig
26	GER 2237, XY	Stefan Förste/Tim Norden
27	GER 232, chica	Stefan Lahmer/Florian Steinig
28	GER 232, chica	Stefan Lahmer/Marten Müller
29	GER 232, chica	Stefan Lahmer/Marten Müller
30	GER 232, chica	Stefan Lahmer/Stefan Koch
31	GER 235, wet&wild	Julia Glamann/Florian Steinig

	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
1	Blaues Band der Warnow, Jollen, MYCR	9	13
2	Grömitz Super Cup	8	19
3	Warnemünde Cup	6	13
4	Blaues Band der Warnow	7	13
5	Freitagsregatta, Jollenwertung, ROYC	27	35
6	Blaues Band vom Strelasund, MVS	5	9
7	Freitagsregatta, Jollenwertung, ROYC	4	35
8	Freitagsregatta, Jollenwertung, ROYC	30	35
9	Nesselblatt - Steinhude	33	75
10	Einhand WE - Dümmer	10	13
11	Finn World Masters - Punta Ala	141	282
12	Warnemünder Woche	26	30
13	Travemünder Woche	9	27
14	Sternberger Finn Regatta	8	43
15	Schweizer Meisterschaft - Steckborn	31	55
16	Herbstcup - Schwerin	17	24
17	IDM - Travemünde	23	42
18	Nebelwelle - Güstrow	12	23
19	Finn Finale Rupenhorn	38	54
20	Ratzeburger Frühjahrsregatta Int 14	2	13
21	Travemünder Woche	5	12
22	Young Europeans Sailing (ehemals Pfingstbusch)	1	16
23	Warnemünde Cup, Int 14, ASVzR	2	13
24	Nordic Trophy 2011	1	
25	Grömitz Int14 Super Cup	3	19
26	Blaues Band der Warnow, Jollen, MYCR	13	13
27	Ratzeburger Frühjahrsregatta Int 14	6	13
28	I4 Worlds Weymouth	56	71
29	Warnemünde Cup, Int 14, ASVzR	7	13
30	Grömitz Int14 Super Cup	10	19
31	Warnemünde Cup, Int 14, ASVzR	12	13

	Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Steuermann
32	GER 235, wet&wild	Julia Glamann/Florian Steinig
33	GER 235, wet&wild	Julia Glamann/Florian Steinig
34	GER 235, wet&wild	Julia Glamann/Florian Steinig
35	GER 26, Pütt	Jan-Ole Höppner
36	GER 26, Pütt XY	Jan-Ole Höppner/Johann Mikkat
37	GER 26, Pütt, XY	Jan-Ole Höppner/Johann Mikkat
38	GER 26, Pütt, XY	Jan-Ole Höppner/Johann Mikkat
39	GER 26, Pütt, XY	Jan-Ole Höppner/Johann Mikkat
40	GER 26, Pütt, XY	Jan-Ole Höppner/Johann Mikkat
41	GER 26, Pütt, XY	Johann Mikkat/Jan-Ole Höppner
42	GER 26, Pütt, XY	Jan-Ole Höppner/Johann Mikkat
43	GER 26, Pütt, XY	Johanna Claus/Jan-Ole Höppner
44	GER 26, Pütt, XY	Johanna Claus/Jan-Ole Höppner
45	GER 2810, XY	Peter-Helge Hauptmann
46	GER 4316, XY	Peter-Helge Hauptmann/Marco Limbach
47	GER 7, fast forward	Marten Lau/Michael Voss
48	GER 7, fast forward	Marten Lau/Steven Lilie
49	GER 7, fast forward	Marten Lau/Michael Voss
50	GER 7, fast forward	Marten Lau
51	GER 828, Stichling	Robert Bautz/Marten Müller
52	GER 851, Black Marlin	Annika Ellerbrock/Anne Werner
53	GER 851, Black Marlin	Wibke Wriggers/Annika Ellerbrock
54	GER 851, Black Marlin	Annika Ellerbrock / Wibke Wriggers
55	GER 88, 505er	Robert Bautz/Steven Lilie, Florian S.
56	Karusel	M. Weber
57	Karusel	M. Weber
58	Karusel	M. Weber
59	Karusel	M. Weber
60	Karusel	S. Weber
61	Karusel	S. Weber
62	Karusel	M. Weber
63	Karusel	M. Weber

	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
32	Grömitz Int14 Super Cup	16	19
33	Blaues Band der Warnow, Jollen, MYCR	10	13
34	Freitagsregatta, Jollenwertung, ROYC	19	35
35	Freitagsregatta, Jollenwertung, ROYC	11	35
36	Warnemünde Cup, Ixylon, ASVzR	16	24
37	55. Sternberger Städtevergleichskampf, Ixylon, SSV	17	24
38	Knappenseepokal, Ixylon, 1. SCK	13	30
39	Warnemünder Woche, Ixylon, WSC	13	17
40	mp-tec Cup IDM, Ixylon, SVSF	37	38
41	Parchimer Stundenregatta, Ixylon, Parchimer Segelfreunde	11	12
42	Herbst-Cup Schwerin, Ixylon, SYC	12	15
43	39. Herbstregatta Lenzen, Ixylon, Segelverein Lenzen	3	17
44	Saisonfinale, Ixylon, CYC	6	35
45	Freitagsregatta, Jollenwertung, ROYC	3	35
46	Blaues Band der Warnow Jugendbootsklassen	2	2
47	Warnemünde Cup, Int 14, ASVzR	6	13
48	Grömitz Int14 Super Cup	8	19
49	Blaues Band der Warnow, Jollen, MYCR	7	13
50	Freitagsregatta, Jollenwertung, ROYC	9	35
51	Grömitz Skiff Open	4	9
52	Grömitz Skiff Open	6	9
53	Blaues Band der Warnow, Jollen, MYCR	5	13
54	Freitagsregatta, Jollenwertung, ROYC	6	35
55	Freitagsregatta, Jollenwertung, ROYC	14	35
56	Midsummer Cup - Grand Hotel Heiligendamm Cup	2	8
57	Midsummer Cup - Scharf und Edel Cup	4	6
58	Stralsunder Woche- Hiddensee Rund	5	10
59	Gedser Cup	18	47
60	Sandemann Cup YS 2	3	15
61	Sandemann Cup gesamt	9	47
62	Blaues Band der Warnow	17	23
63	Freitagsregatta	13	18

	Yachtname oder Klasse und Segelnummer	Steuermann
64	Pirat 4336	Udo Müncheberg
65	Pirat 4336	Udo Müncheberg
66	Pirat 4336	Udo Müncheberg
67	Pirat 4336	Udo Müncheberg
68	Pirat 4336	Udo Müncheberg
69	Pirat 4336	Udo Müncheberg
70	Pirat 4336	Udo Müncheberg
71	Pirat 4352	Bernd Höft / Burkhard Rieck
72	Pirat 4352	Bernd Höft / Burkhard Rieck
73	Pirat 4352	Bernd Höft / Burkhard Rieck
74	Pirat 4352	Bernd Höft / Burkhard Rieck
75	Rafiki	E. Braatz
76	Shanty	D. Schietke
77	RiJo	Hansi Kreft
78	Boe	Holger Raths

Regattateilnahmen 2011 unter anderen Standern

Name des Mitglieds	Yachtname oder Klasse und Segelnummer
Dirk Schietke	Noodles, X99

	Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten

64	Pfingstregatta Röbel Müritz	15	35
65	Landesmeisterschaft M-V Sternberg	8	23
66	Silbernes Beil Güstrow	2	43
67	IDM 2011 Ribnitz	9	27
68	Teterower Herbstregatta	6	22
69	Hackbeilregatta Neustrelitz	1	15
70	Herbstausklang Prenzlau	12	25
71	Silbernes Beil Güstrow	1	43
72	Warnemünder Woche	1	27
73	IDM 2008 Ribnitz	1	27
74	Herbstausklang Prenzlau	1	25
75	Mittwochsregatta Warnemünde	9	48
76	Hanse Classics Rostock	2	8
77	Mittwochsregatta Warnemünde	7	48
78	Freitagsregatta, Seekreuzer	14	18

Regatta	Plazierung	Anzahl der gestarteten Yachten
Sandemann Cup	17	47

GEBÜHRENORDNUNG

Alle Beiträge, Gebühren und Sonstige sind in Euro angegeben. Die 3-stelligen Kurzbezeichnungen sollten auf dem Überweisungsträger unter Verwendungszweck enthalten sein. z.B. 2012: VMB/PMB 2012: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 01.01.2012 gelten folgende Beiträge und Gebühren:

Mitgliedsbeiträge und Aufnahmegebühren

	Mitgliedsbeiträge (pro Jahr)	Aufnahmegebühren
Mitglieder	VMB: 200,- €	VMA: 125,- €
Studenten / Auszubildende	STB: 100,- €	STA: 6,- €
Schüler	SCB: 50,- €	SCA: 3,- €
Partner	PMB: 45,- €	PMA: 3,- €
Kinder bis 7 Jahre	0,- €	0,- €

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

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

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: EUR 16,-
- bis zum 1.7. des Jahres nicht bezahlt: MA7: EUR 26,-

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: € 0,-/Jahr

Langjährig aktiven Mitgliedern können diese zusätzlichen Gebühren auf Antrag durch den Vorstand erlassen werden.

Winterliegeplätze (Zeitraum zwischen Ab- und Ansegeln)

	Im Freigelände	unter dem Schleppdach	in der Bootshalle	im Wasser
See- & Jollenkreuzer	FLG: 100,- €		HLG: 200,- €	WLG: 100,- €
Jollen	FJG: 25,- €	SJG: 50,- €	HJG: 100,- €	

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 Gäste gilt eine Tagesgebühr von 1 € / Meter Schiffslänge.

Für Gäste, die ihr Boot im Zeitraum zwischen Ab- und Ansegeln auf dem Vereinsgelände abstellen wollen, gelten folgende Konditionen:

Winterlager im Freigelände: 300,- Euro

Winterlager in der Bootshalle: 600,- Euro

Kran-, Slip- und sonstige Gebühren

	für Mitglieder	für Gäste
Slipgebühr	SLM: 13,- €	SLG: 30,- €
Krängebühr (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.

Bootsunterhalt

Für den Bootsunterhalt der vereinseigenen Boote sollte jedes Crewmitglied einen vollen Jahresbeitrag in die Bordkasse einzahlen. Abweichungen hiervon können von der Crew beschlossen werden.

Zuschüsse für studentisches Segeln

Studentenzuschüsse

Studentenzuschüsse werden auf Antrag rückwirkend für die vorige Saison gewährt. Es gibt personenbezogene Zuschüsse und Zuschüsse für Liegegebühren. Die Bestätigung der Anträge erfolgt durch den Schifferrat und den Vorstand.

Die Höhe der personengebundenen Zuschüsse beträgt pro Jahr und studentischem Mitglied die Höhe eines studentischen Mitgliedsbeitrages. Die Auszahlung erfolgt in die Bordkasse. Bedingungen für die Gewährung des Zuschusses sind:

Zahlung des Mitgliedsbeitrages und Ableistung bzw. Abzahlung der Arbeitsstunden durch die entsprechenden studentischen Mitglieder sowie eine aktive Teilnahme am Vereinsleben.

Zuschüsse für Liege-, Slip- und Krangebühren

Zuschuß = Studentenzahl der Crew * Gebühren / Ist-Besatzungsstärke

Die Zahlung erfolgt in die Bordkasse des Bootes und ist an folgende Bedingungen gebunden: Zahlung der Mitgliedsbeiträge und Ableistung bzw. Abzahlung der Arbeitsstunden durch die Crewmitglieder sowie eine aktive Teilnahme am Vereinsleben.

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