

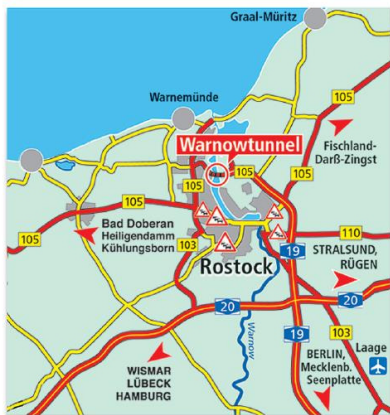


2012

Akademischer  
Segler-Verein zu Rostock

# Schneller ans Meer!

## Sparen Sie Zeit und Nerven.



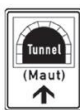
**WARNOWTUNNEL**  
DIE Abkürzung in Rostock

schnell • günstig • sicher • bequem

### Fragen?

Tel. (0381) 63 722-31

[www.warnowtunnel.de](http://www.warnowtunnel.de)



Einfach diesem  
Schild folgen!



Liebe Seglerinnen und Segler

Das vorliegende Jahresheft soll uns einen Rückblick mit Abstand auf das Jahr 2012 gewähren.

Die erfolgreiche Segelsaison 2012 wird noch im Detail in den nachfolgenden Berichten beschrieben. Viele Sportfreunde haben an Seekreuzer- und Jollenregatten teilgenommen und aus dem Bereich Fahrtensegeln werden auch Interessante Berichte folgen.

Für unsere Kinder hat die Segelsaison 2013 bereits begonnen, Sie waren in einem Ostertrainingslager in Rerik, organisiert vom Seglerverein Alt Gaarz e.V.

Die Regattaergebnisse findet Ihr auf [www.raceoffice.org](http://www.raceoffice.org), soviel schon mal vorweg,

unser Opti- Segler Paul Westphal ist mit großem Abstand Erster geworden. Glückwunsch!!!

1 12984 Paul Westphal ASVZR MV035 1 (3) 1 1 1 2 6,0

Unsere ganz jungen Cadet- Seglerinnen und Segler haben sich ebenfalls beachtlich durchgesetzt und das nicht nur gegen das widrige Wetter (Schnee und sehr kalt).

10 9740 Oskar MYCR MV020 11 (17) 8 14 10 10 53,0  
Thierbach ASVZR MV035

Lissa  
Müncheberg

12 9736 Anton MYCR MV020 9 (22) 14 11 15 9 58,0  
Schmitter ASVZR MV035

Johannes  
Machur

19 169 Johannes MYCR MV020 (DNS) 10 17 12 DNS 6 79,0  
Schörck ASVZR MV035

Luise Sattler

Viele Sportfreunde sind aktiv mit der Vorbereitung der IDM in der Ixylonklasse und der Finn EM 2013 vor Warnemünde beschäftigt. Dafür schon mal meinen herzlichen Dank an Alle die schon dabei sind und die bitte an diejenigen, die sich noch beteiligen wollen, es ist nie zu spät.

Die „IG Segeln Rostock“ ist einem festen Gremium aller rostocker Segelvereine, in dem zentral größere gemeinsame Projekte besprochen und vorbereitet werden.

Das Projekt Stadttrainer unterstützt auch der ASVz.R. Die Stadt Rostock hat zur Förderung des Segelsportes Alex Schlonski (unsere Starboot Olympiahoffnung 2012) als weiteren Stadttrainer eingestellt.

Besonders möchte ich Eure Aufmerksamkeit auf die folgenden Berichte der Universitas und unserer Kinder und Jugendlichen im Regattasport richten. Diese Aktivitäten und Erfolge zeigen uns, daß wir die richtigen Schwerpunkte unterstützen.

Das wachsen der 14 Klasse ist ebenfalls eine positive Entwicklung in unserem Verein, die eng mit den XY Seglern zusammenarbeiten. Die Sanierung des ehemaligen Stadtsteges, gemeinsam mit dem ROYC, haben wir im vergangenen Jahr abgeschlossen und wir nennen ihn jetzt „Weststeg“. Einige freie Liegeplätze sind noch vorhanden, wir meinen, daß er für das erste Jahr seiner Nutzung schon gut belegt ist. Auch hier gilt der besondere Dank an alle Sportfreunde, die das Projekt tatkräftig unterstützt haben.

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 immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

Udo Müncheberg

## Inhalt

NACHRUF - JOACHIM KNOSPE	4
DIE KINDER DES ASV BEIM TRAINING	6
HERRENTAG 17. BIS 20. MAI 2012 NACH KARREBEKSMINDE	12
SCHÖN WAR ES MIT DER SY BOE	18
REFIT WIPPSTEERT	25
HERRENTAGSTÖRN 2012	29
FRAUENWELTMEISTER IM RS 500	35
FOTOGALERIE 2012	40
GER 214 TEAM ERT SAISON 2012	54
TRADITIONAL SAILING	60
REGATTATEILNAHMEN 2012 UNTER DEM STANDER DER ASV z.R.	68
GEBÜHRENORDNUNG DES ASV z.R.	74
WICHTIGE VEREINSADRESSEN	80

## Nachruf - Joachim Knospe

Knospe? –werden vielleicht einige überlegen hab ich im Verein noch nie gehört. Sagt man dann „na der Tispe“- schon hört man oft „ach ja, alles klar. Das ist doch der.....“genau das ist eines unser Ehrenmitglieder und einer der erfolgreichsten Segler unseres ASV. Er ist am 20. 11. 2012 auf seine letzte Reise gegangen bis hinter den Horizont.

In Berlin am 27.3. 1937 geboren zog es ihn nach dem Abi aus dem Nachkriegs-Berlin an die See. Über eine Schiffbauerlehre auf der Werft in Wismar ging er 1957 an die Universität Rostock um hier Schiffbau zu studieren. Im Februar 1958 kam er zur Sektion Segeln und wurde Vorschoter bei Hagi Schönrock auf dem Piraten AVIOR mit der legendären Segelnummer 1003. Und das klappte mit den beiden, sie segelten von Erfolg zu Erfolg. Zum ersten Mal sprach man von der Sektion Segeln der HSG auch außerhalb von Rostock. Ihre gemeinsame Zeit krönten beide mit dem DDR-Meistertitel 1960 auf dem Achterwasser. Zweifler waren der Meinung na gut es fehlten einige der besten Berliner Piratensegler. Also wiederholten sie ihren Erfolg 1961 in Berlin.

Später gingen sie getrennte Wege und Tispe zog es zunächst auf einen 5.5 er namens BELLATRIX den der SC Empor Rostock zur Verfügung stellte. Aber das klappte nicht wie gewünscht und so heuerte er zum Seesegeln auf die Yacht BUK an. Von 1965 bis 1967 wurden unter Skipper Martin Brand drei Vizemeistertitel errungen und zwei Siege gab's beim Gryf Pomorskie, einer ziemlich anspruchsvollen Seeregatta in Polen. Dann wurde eine neue Mannschaft für die UNIVERSITAS gesucht und Joachim war als Navigator dabei. Bis 1977 errang diese Mannschaft noch weitere sieben DDR-Meistertitel.

Mehr geht nicht glaubt man, aber Joachim war auch von 1959 -1986 im Vorstand tätig und von 1961–1984 im Kreisvorstand der Segler in Rostock aktiv. Nicht daß 1977 seine aktive Seglerzeit endete, nein es wurde nur etwas ruhiger, seine

Familie brauchte ihn und so stieg er auf einen 15-er Jollenkreuzer (STROMBUTT) um. Als der Verein die SHANTY kaufte, stand er ab 1983 in besonderen Situationen wieder zur Verfügung wenn es seine berufliche Tätigkeit zuließ. Gerade aber im Meisterjahr der SHANTY 1984 verpaßte er seinen 10. Meistertitel da seine Tätigkeit in der Seereederei dieses Mal keine Freizeit für sein Hobby zuließ. In den letzten Berufsjahren verschlug es ihn noch einmal bis nach Japan, um den Bau von neuen Schiffen für verschiedene Reeder zu begleiten.

Aber auch nach seinem aktiven Seglerleben hielt er seinem Verein die Treue und war zur Stelle wenn er gebraucht wurde. In einigen Jahresheften kann man seine Reiseberichte aus der aktiven Zeit nachlesen. Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Klaus Fethke



Joachim Knospe (3.v.r.) im Kreis seiner Mannschaft 1973

## **Die Kinder des ASV beim Training**

Derzeit segeln 6 Kinder in der gemeinsamen Jugendgruppe des MYCR und des ASV z.R.: 3 junge Kinder zwischen 8 und 10 Jahren im Cadet (Luise Sattler, Lissa Müncheberg, Johannes Machur), Paul Westphal im Opti und Ulrike und Viktoria steuern den Cadet bzw. 420er. Insbesondere die jungen Kinder sind äußerst aktiv und lassen kaum mal ein Training aus.

Soentke Blindow, der in den vergangenen Jahren ja auch recht erfolgreich war hat nun „leider“ sein Studium begonnen und ist nicht mehr in Rostock, will sich aber noch hin und wieder mal sehen lassen und probieren, ob er es denn noch kann.

Viktoria ist im letzten Jahr beim Stadttrainer Alexander Schlonski mit Christian vom MYCR auf dem 29er gesegelt, wechselt nun aber wieder in unsere Trainingsgruppe auf den 420er. Einerseits ließ sich das Training in der Leistungsgruppe nicht so recht mit der Schule vereinbaren, zudem war das Heimweh zu uns auch nicht zu verachten und letztlich haben wir in Rostock kurzfristig noch keine tragbare Trainingsgruppe von wenigsten 5-6 Booten.

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.

Zur Zeit haben wir einen sehr großen Zulauf von insbesondere jungen Kindern von 5-8 Jahren, die Kinder leben sich schnell ein und sind mit Freude dabei. Natürlich steht hier das Erlebnis im Vordergrund, die Annäherung zum Wasser und Segeln und noch nicht der Regattaehrgeiz.



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 verrücktesten 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 2012 der gesamten gemeinsamen Trainingsgruppe, er zeigt auch sehr gut unseren üblichen Jahresablauf:

Jahresbericht 2012 der gemeinsamen Jugendgruppe des Mecklenburgischen Yachtclubs Rostock und des Akademischen Segelvereins zu Rostock

Wie auch in den letzten Wintern, wenn es draußen dunkel, kalt und ungemütlich ist, verbringen wir unser Training in der Gehlsdorfer Sporthalle und der Borwinschule. Dieses Jahr hatten wir zwei Sportgruppen, in Zusammenarbeit mit Turbine Rostock und vier Theoriegruppen.

Im Februar ging es mit großer Freude nach Tschechien zum Skifahren und Snowboarden. Hier verfeinerten alle ihre Fähigkeiten, sogar klein Vincent zog es auf die Bretter und den Hang hinab. So verbrachten wir eine schöne Woche im Schnee bei Petr in seiner Pension Bily Horec!

Als es dann langsam wieder ein wenig wärmer wurde wurden die Boote aus der Jugendhalle geholt und einige Mängel behoben sowie Löcher geflickt. Hierbei griffen die Kinder unserem FSJ-ler Hannes kräftig unter die Arme.

Kaum waren die Boote wieder segelklar ging es auch sofort auf das Wasser. So starteten viele Kinder und Jugendliche beim Ostertrainingslager in Rerik in die neue Segelsaison. Bei eisigen Temperaturen und einigem Wind schlugen sich die Kinder tapfer und die Routine der letzten Saison stellte sich schnell wieder ein. Julian kam für einige Tage zu Besuch um sich ein Bild vom FSJ-ler – Leben im MYCR zu machen. Beim sogenannten „Panic Race“ am Nachmittag fanden alle Segler wieder zurück ins Regattasegeln.

Nach dem Trainingslager über die Osterfeiertage stand auch schon wieder der Gothaer-Cup bei Turbine Rostock an. Hier waren unsere Optimisten sehr erfolgreich. Oskar ersegelte gegen 44 andere Optis den ersten Platz, dicht gefolgt von Anton, der den zweiten Platz für sich entschied. Auch bei den 420ern gab es für Arne und Felix einen ersten Platz zu verbuchen. Für die erste Regatta schlugen sich alle tapfer und erzielten gute Plätze!

Kurz darauf wechselten die Cadet-Segler von der Warnow auf die Ostsee um am alljährlichen Ostsee – Cup teilzunehmen. Einige Kinder hatten zwar mit dem Seegang zu kämpfen, erzielten jedoch tolle Platzierungen. Für Oskar, der zusammen mit Paul vom ASV z.R. segelte, war der Ostseecup die erste Regatta nach dem Umstieg in den Cadet! Der Ostseecup als zweite WM – Ausscheidung für die Cadets wurde von uns organisiert und verlief dank der kräftigen Mithilfe einiger Vereinsmitglieder und Eltern wieder reibungslos.

Nicht zu vergessen ist natürlich das Training auf der Warnow. Jeden Dienstag und Donnerstag wurde in den verschiedenen Trainingsgruppen an der Technik und der Taktik gefeilt. So bekommen die Kinder zusätzlich zu den Erfahrungen, die sie während der vielen Regatten sammeln, noch Tips und Tricks von den Trainern. Unsere 420er Jugendgruppe half wie auch schon in den vorherigen Jahren bei der Durchführung des Wassertrainings mit, was für uns Trainer eine willkommene Hilfe war.

Kurz vor den großen Ferien starteten einige Mannschaften beim Eurawasserpokal des RSC 92 auf der Warnow. Das kräftige Trainieren unter der Woche zahlte sich aus: Michel belegte unter 72 Optimisten den 12. Platz und verbesserte sich damit stark.

Nachdem alle die ersten Sommerferienwochen genossen hatten ging es kurz vor dem Ferienende eine Woche ins lange erwartete Sommertrainingslager. Das fand dieses Jahr zum ersten Mal in Kröslin statt. Statt festen Betten entschieden wir uns dieses Mal wieder für die Zelte. Dafür gab es aber Essen im hafeneigenen Restaurant, so daß niemand spülen oder den Tisch decken mußte. Auf diese Weise gewannen wir einige Zeit für das Training zurück. Auch das Wetter spielte mit! Der Himmel öffnete die Schleusen erst pünktlich zum Abbauen der Zelte.

Für Julian, unseren neuen FSJ-ler, begann mit dem Sommertrainingslager die einjährige Tätigkeit für unsere Jugendgruppe. Für einen Monat arbeiteten Hannes und Julian zusammen, dann endete das freiwillige soziale Jahr von Hannes, der uns aber weiterhin als Trainer zur Seite steht.

Pünktlich mit dem Schulbeginn ging auch unser wöchentliches Training wieder los! Hier begannen nun die Vorbereitungen der Teams auf ein großes Segelereignis: die Landesjugendmeisterschaft:

Die LJM fand dieses Jahr in Wismar statt und erfreute sich einer regen Teilnahme! Wir reisten mit zwei großen und zwei kleineren Zelten an. Aber nicht nur die Anzahl der Teilnehmer war begeisternd, sondern auch die tollen Ergebnisse. In einem Optimisten-Feld mit 95 Booten erlangte Paul vom ASV einen hervorragenden 13. Platz. Auch Florian, der wegen einer verlorenen Auseinandersetzung mit einer Feuerqualle nicht an allen Wettfahrten teilnehmen konnte, erlangte den 41. Platz!

Eine Woche nach der LJM stand auch schon wieder die nächste Regatta auf dem Plan: die Herbstregatta auf dem Salzhaff in Rerik. Florian, wieder genesen, ersegelte sich den ersten Platz, gefolgt von Lukas und Noah auf dem zweiten,

beziehungsweise dritten Platz. Auch die Cadets schlugen sich gut gegen die 13 anderen Teams. Kilian und Fin, die normalerweise gemeinsam auf dem 420er segeln versuchten sich um kräftig Regattaerfahrung zu sammeln noch einmal auf dem Cadet.

Eine Woche später, stand dann auch schon das Blaue Band der Warnow vor der Tür. Die von uns organisierte Regatta war ein voller Erfolg, auch dank der Mithilfe aus dem Verein! „Die Härte“ von Ingo stand uns trotz eines kaputten Motors als Starschiff zur Verfügung. Auch das Team auf dem Zielschiff ELECTRA von Jens und das Regattabüro mit Birgit und Inga sowie unsere Wettfahrtleiter Mathias Mahnke und Peter Horn lieferten ganze Arbeit. Belohnt wurde alles mit wunderbaren Windverhältnissen und guten Plazierungen unserer Segler. Gegen 50 andere Opti-Segler ersegelte sich Paul wieder einen wunderbaren vierten Platz, knapp gefolgt von Florian der 6. wurde. Mit insgesamt 13 startenden Teams unserer Jugendgruppe war die Regatta sehr beliebt.

Im Verlauf des Herbstes stand für zwei unserer Cadet-Mannschaften ein weiterer Saisonhöhepunkt bevor: Die Cadet IDM in Prenzlau. In einem Feld von vierzig startenden Booten erreichten Anton und Margarethe einen starken 11. Platz. Damit erlangten die beiden in der U-14 Wertung einen hervorragenden dritten Platz. Aber auch unser zweites Team gebildet von Oskar und Luis war mit dem 18. Platz in der Gesamtwertung sehr erfolgreich.

Kurz vor dem Ende der Segelsaison bekamen wir noch zwei Neuzugänge. Da die Mitgliederzahl unserer Jugendgruppe in letzter Zeit auch dank des Schnuppersegelns wieder gewachsen ist kauften wir zwei neue Cadets. So konnten sich unsere Umsteiger während der letzten Trainingseinheiten noch an ihr neues Boot gewöhnen.

Mit dem Nebelpokal in Güstrow haben wir auch schon die letzte Regatta vor dem Ende der Segelsaison erreicht. Hier konnten Anton und Johannes auf dem Cadet gegen 13 andere Mannschaften den zweiten Platz erreichen.

Bevor die Boote nach der Zeitumstellung endgültig abgetakelt und in der Halle verstaut wurden, gab es noch einige Ausflüge mit den Booten die Warnow aufwärts, unter der Petribrücke und unter der Vorpommernbrücke hindurch. Hierbei hatten die Segler vor allem mit der starken Strömung zu kämpfen und es war schön zu sehen, wie sie sich neue Strategien überlegten um am Rastplatz anzukommen. Dort gab es dann, zur Freude aller, Schokolade.

Mit der Zeitumstellung überrannte uns die Dunkelheit nun vollkommen, so daß die Boote geputzt im Jugendschuppen verstaut wurden. Dies schafften wir zur Zufriedenheit aller in nur einer Woche.

Und so stehen wir wieder am Beginn mit dem Wintertraining in der Gehlsdorfer Sporthalle und der Borwinschule. Mit zwei Sportgruppen und vier Theoriegruppen haben wir auch eine rege Teilnahme der vielen Kinder an unserem Winterprogramm.

Mit dem Winter kam auch wieder ein bei den Kindern sehr beliebter Mann zu Besuch: Zur allgemeinen Freude aller besuchte uns der Weihnachtsmann auf unserer Weihnachtsfeier und brachte kleine Geschenke mit! Dafür wollte er dann aber auch ein kurzes Lied oder Gedicht vorgetragen bekommen, was die Kinder gerne taten.

Julian

## **Herrentag 17. bis 20.Mai 2012 nach Karrebeksminde**

Die Mittwochsabendstegwetterrunde hatte sich diesmal für Karrebaeksminde im Nordteil des Smalandsfahrwasser entschieden.

So ging es am Donnerstagmorgen bei Sonne und gut Wind aus West und dazu passender Welle los = die erste Tour auf See in diesem Jahr.

Sveni kam direkt aus dem Elbeeinkaufszentrum aus Hamburg nach Gehlsdorf.

Schladi reiste über 900km mit seinem frisch erworbenen Bodenseeschifferpatent an.

Aber auch dieses in unseren nördlichen Breiten sehr seltene Dokument bewahrte ihn nicht vor der allseits am Saisonanfang und ersten Fahrt auf See bekannten Gesichtsverfärbung, anschließendem Einstellen der verbalen Kommunikation mit den anderen Crewmitgliedern, die erst nach einer sportlichen Übung, die man als Kombination aus Rumpfbeugen und mehreren tierähnlichen Brülltönen mit einem Schlußsatz „jetzt geht's mir wieder besser“ bezeichnen kann, beendet ist.

Doch der schöne Grillplatz auf der Brücke in Nyköping brachte Schladi wieder in Hochform. Svennis Fleischer im Elbeeinkaufszentrum Hamburg Osdorf hatte wieder sein bestes eingepackt, so daß es uns allen hervorragend schmeckte.

Und Sveni hatte dafür sein bestes gegeben... sein Geld.



Gemeinsam mit den üblichen Verdächtigen vom FENT III genossen wir einen schönen Brückenabend und ein gemütliches Frühstück im Clubhaus.

Am Freitag ging's dann bei Sonne und Sekt im T-Shirt Richtung Norden. In Gouldborg war die Brücke zu, zum Glück, denn so konnte sich die verdoppelte ASV-Flotte zum „Elmar-Sundowner“ auf den Steg treffen.

Nun waren wir schon vier: SHANTY, RAFIKI, FENT III und RIJO.



Nach der Brücke eröffnete SHANTY die Regatta und machte gut speed unter Spi.





Eine herrliche südliche Brise schob uns flott nach Karrebaeksminde. Im neuen Yachthafen an der Bb-Einfahrt war Platz genug, aber am Automaten schrumpften plötzlich alle Boxen auf unter 3m, die Schiffe zum Glück nicht. Es gab das üppige Grill-Festmahl, einige trauten sich bei den Temperaturen sogar ohne Ölzeug zum Essen. Und daß auf einem Vierteltonner unter Deck nicht nur zu DDR-Zeiten Platz für 14 Leute war, haben wir auch wieder mal bewiesen.



Zum Glück hatten wir bei unserem Landgang nicht nur das gelbe Haus umgestoßen, sondern hinter der Brücke flußaufwärts auch einen Fischladen entdeckt, um für das nächste Mittag einzukaufen.



Und da Svenni immer noch Fleisch in der Kühlbox hatte, ging es am Sonnabendabend wieder in Nyköping an die Brücke. Schön, denn dort stieß der Zephir in seinem neuen „Gelb“ zu uns.



Nach einem gemeinsamen Abend ohne Ölzeug aber mit einem herrlichen Sonnenuntergang ging es am Sonntag wieder zurück nach Gehlsdorf.

Hansi, R1JO

## Schön war es mit der SY BOE

Von Wibke Wriggers und Christian Düsterhöft

Da die Boe auf Hiddensee lag, fuhren wir von Rostock aus mit dem Zug nach Stralsund um von dort mit der Fähre nach Hiddensee überzusetzen. Dies wäre eigentlich alles ganz entspannt und unkompliziert gewesen, hätten wir nicht eine Tasche voll mit Surfzeug gehabt, die man nicht anheben konnte.



Trotzdem schafften wir es auf die Insel und waren heilfroh angekommen zu sein. Am nächsten Morgen stießen wir trotz des wenigen Winds möglichst schnell in See da wir uns überlegt hatten nach Schweden zu Segeln.

Als wir Hiddensee hinter uns gelassen hatten und die offene See vor uns hatten zogen, wir als erstes den Spinnaker und bräunten uns. Leider schloß dann der Wind ein und wir trieben eine Stunde lang umher. Eine perfekte Zeit um Mittag zu machen und hinterher ein Bier zu trinken. Der Wind setzte nach dem Essen wieder ein und wir konnten halbwind Richtung Schweden düsen. Da der Wind stetig zunahm hatten wir sogar Höchstgeschwindigkeiten von 7 Knoten und konnten kurz nach Sonnenuntergang in Gislövsläge festmachen.

Am nächsten Tag guckten wir uns nach dem Frühstück erst einmal ein bißchen um. Da neben dem Hafen ein Strand war, beschloß Wibi surfen zu gehen. Die Bedingungen stellten sich als nicht optimal heraus, aber da wir das Material mithatten mußten wir es ja auch einmal verwenden.

Am Nachmittag entschlossen wir uns dann doch noch weiter zu segeln, da in Gislövsläge nicht viel zu sehen war.

Unser Ziel war vorerst Skanör. Wir segelten bei 3 Bft halbwind los, doch der Wind drehte und nahm ab. Ab diesem Zeitpunkt kam der Wind bei unserem Törn nur noch von vorne. Macht nichts, dann kreuzen wir halt!



Da leider nicht nur extrem schwacher Wind von vorne blies sondern zusätzlich auch noch der Strom gegenan stand, machten wir gegen den Wind 1 Knoten Geschwindigkeit. Die Sonne war schon



längst untergegangen und als wir vor Skanör waren, war es halb drei Uhr nachts. Wir hatten beide unseren Tiefpunkt an Müdigkeit schon überschritten und beschlossen so, daß wir bis nach Malmö durchsegeln würden. Zum Sonnenaufgang kamen wir in Malmö an und wurden von dem Turning Torso empfangen.

Nachdem wir erst einmal bis zum Mittag geschlafen hatten gingen wir nachmittags bei Sommerwetter in die Stadt. Die Gegend um den Hafen in dem wir eingelaufen waren erinnerte uns sehr an die Hafen City in Hamburg und auch sonst gefiel uns Malmö sehr gut. Nachmittags kauften wir noch „Kalles Kaviar“ ein und erfuhren durch einen Zufall, daß Freunde von uns auch in Malmö waren. So verabredeten wir uns für den nächsten Tag für eine Badetour mit der BOE.

Das Wetter enttäuschte uns für die Badetour nicht und wir konnten unter klarem Himmel und mit Hilfe von BOES Lieblingswind den Besuch beeindrucken. Auch die Seemannsbräuche kamen gut bei unseren Besuchern an. Nachmittags setzten wir unsere Freunde wieder in Malmö ab und segelten noch nach Kopenhagen, wobei es zum ersten Mal anfang zu regnen. Wir fanden einen der begehrten Liegeplätze direkt in Kopenhagen. Dabei halfen uns besonders die kleinen Abmaße der BOE. Es fiel uns auch nicht zum letzten mal auf, daß die BOE dank ihres Holzdeckes,

immer eines der hübschesten Boote im Hafen war. Am Abend hörte es dann zum Glück auf zu regnen und wir machten noch einen Spaziergang in der Stadt.



Am nächsten Vormittag guckten wir uns erneut die Stadt an. Wir überlegten auch, ob wir einkaufen gehen sollten, entschlossen uns aber dagegen, was sich noch als Fehler erweisen sollte. Im Moment hatten wir aber noch genug zu essen. Nachmittags segelten wir noch nach Dragör und sahen uns dort um. Viel gab es nicht zu sehen und so beschlossen wir früh in das Bett zu gehen. Wir wollten am nächsten Tag bis nach Gedser segeln und der Wetterbericht sagte an, daß der Wind nachmittags wieder so drehen sollte, daß er uns gegenan kam. Da wir recht viele Seemeilen vor uns hatten starteten wir morgens vor dem Sonnenaufgang und frühstückten auf See. Leider erwies sich der Wetterbericht als falsch und der Wind drehte schon früher, so daß wir nach 5 geseelten Seemeilen anfangen mußten zu kreuzen.



Als wir kurz vor den Kreidefelsen von Mön waren frische der Wind auf und drehte so, daß wir auch nach den Kreidefelsen weiter kreuzen mußten. Die BOE lief gut bei den 25 Knoten Wind und wir schafften unsere Höchstgeschwindigkeit des Urlaubs mit 8 Knoten (leider holte ich die Kamera zu spät heraus, so daß wir kein direktes Beweisphoto haben). Um die Kreidefelsen herum lieferten wir uns auch ein Rennen mit anderen Yachten, die wohl in Mön einlaufen wollten. Dabei zeigte sich, daß man auch mit einer Hiddensee moderne Plastikschiffe abhängen kann.





Da wir nun den ganzen Tag über Kreuzen mußten und irgendwann müde wurden, entschieden wir uns dazu in Haesnaes einzulaufen und nicht noch bis nach Gedser zu segeln. Laut Hafenhandbuch sollte es in Haesnaes auch eine Einkaufsmöglichkeit geben. Da unsere Vorräte am Ende waren und wir uns beide nicht erinnern konnten wo man in Gedser einkaufen kann, legten wir den Zwischenstopp in Haesnaes ein.

Am nächsten Tag blies der Wind mit circa 30 Knoten und wir entschlossen uns dazu Haesnaes zu erkunden und den Einkaufsladen zu finden, bevor wir eventuell weitersegeln wollten. Das Dorf war nicht groß aber dafür idyllisch. Zufällig fanden wir auch den Hafenmeister. Was wir nicht fanden, war eine Einkaufsmöglichkeit. Es stellte sich heraus, daß dieser Laden schon seit einigen Jahren geschlossen war. So mußten wir an diesem Tag Nudeln nur mit Butter und Salz essen. Wir entschieden uns dazu nicht mehr nach Gedser zu segeln, da

es mittlerweile so spät geworden war, daß wir im Dunkeln ankommen würden und der Wind nicht abgenommen hatte.

Am nächsten Morgen stiegen Holger und Felix dann zu und wir segelten von Haesnaes nach Rostock bei schönen 28 Knoten Wind und Sonne. Es war ein schöner Abschlußritt von einem sehr schönen Urlaub. Die BOE erwies sich als tolles Boot, daß schon bei wenig Wind 4 Knoten schafft und bei viel Wind leicht zu handhaben ist.



Wir bedanken uns herzlich bei Holger, daß wir die Möglichkeit hatten mit der BOE in den Urlaub zu fahren und freuen uns schon auf einen Törn im nächsten Jahr!

## **Refit WIPPSTEERT**

Als ich WIPPSTEERT 2002 erworben habe war klar, daß hier neben dem Frönen des maritimen Hobbys auch viel Arbeit wartet. Bereits im ersten Winter wurde das Deck erstmalig erneuert. Ursprünglich war die Deckfarbe mit feinem Sand vermischt aufgetragen worden. Bei jedem Eimer Wasser, der damals über Deck ging, haben wir eine feine weiße Spur hinterlassen. 2002 hatten wir das ganze Zeug runter geholt und neben einem Neuanstrich auch Trittmaster verklebt. Damals war jedoch schon klar, daß diese Maßnahmen erst die erste Etappe zum Refit waren.

Jetzt, 10 Jahre später, hatte sich der Trittmaster stellenweise gelöst und war teilweise sogar zu gefährliche Stolperstelle geworden. Außerdem gab es noch diverse Baustellen, die 2002 nicht beseitigt werden konnten – neue Fenster (gerne auch dicht) und entfernen eines alten Bullauges waren die größten Aufgaben. Aber auch im Cockpit sollte sich etwas tun – entfernen des Reitbalkens, da dieser sich an diversen Stellen selbst auflöste, entfernen eines alten Fachs für Gasbehälter und eins Schapps, das niemand richtig verwenden konnte.

Also war klar – Winter 2011/2012 muß was passieren!



Das Projekt „Refit WIPPSTEERT“ konnten wir natürlich nicht im Freien angehen. Da wir beruflich innerhalb der Woche auswärts tätig sind, blieben ohnehin nur die Wochenenden.

Um das Projekt bis zum Ansegeln abschließen zu können,



brauchtet wir also einen Platz in der Halle. Wir haben also einen Hallenplatz für diesen Winter beim Vorstand beantragt. Der Vorstand hat dem zugestimmt und somit konnte uns Elmar den Winter in der Halle einquartieren – es konnte nun also wirklich losgehen.

Das erste Problem, mit dem wir konfrontiert wurden, war das Slippen. Ja, wir haben hin und wieder schon beim Slippen geholfen – selber Slippen war dann aber doch schon eine Herausforderung. Ohne die Unterstützung von Harry, Elmar und Bernd hätten wir da ganz schön im Regen gestanden.

Letztlich hatten wir es aber geschafft, das Boot stand in der Halle. Hoch motiviert haben wir an einem Tag alle Beschläge abgebaut und begonnen, den Trittmaster abzureißen.

Dieser Job hat sich als alles andere als lustig herausgestellt. Wir haben die unterschiedlichsten



Methoden probiert – Spachtelblech, lange biegsame Messer, mit den man unter den Trittmaster schneiden konnte und



schon ein ganz normaler Stechbeitel als das Mittel der Wahl erwiesen (Schubi – danke für den Tipp).

Als nächste Schritt hatten wir uns die Fenster vorgenommen. Um Fenster von der Stange einbauen zu können (ich hatte bereits schon 2 Jahre zuvor Gebo-Fenster mit Einbaurahmen gekauft) mußten die alten Fenster komplett zu laminiert werden. Die Innenverkleidung wurde abgenommen. Um den Aufbau aus 6-7 Lagen durchführen zu können, mußten wir die alten Fensterausschnitte Schäften. Das Laminieren selbst hat dann Wölfi ein einem Tag gemacht (gelernt ist eben gelernt).

Ab jetzt hieß es – spachteln, schleifen, spachteln, schleifen, spachteln... Wochenende für Wochenende. Obwohl wir uns mit Staubsauger und Staubfänger alle Mühe gegeben haben, hat es in der Halle sehr gestaubt. An dieser Stelle vielen Dank

an die Vereinsmitglieder – ihr habt Geduld und Verständnis gezeigt.

Inzwischen war bereits der März vorangeschritten. Es sah verdammt so aus, das wir nicht bis zum Ansegeln fertig werden würden. Wir brauchten also Hilfe – und zwar professionelle – Elmar.

Elmar – du warst unsere Rettung! Jetzt ging es auch in der Woche voran. Nachdem Elmar die glatten Flächen nochmal überarbeitet und das ganze Deck anschließend gestrichen hatte, konnte der Neuaufbau beginnen. Es war ein sensationelles Gefühl, als wir das erste Mal die neuen Fenster eingebaut gesehen haben. Jetzt konnte nichts mehr schief gehen. Alle Löcher zu – so konnte das Schiff zumindest aus der Halle. Aber der Ehrgeiz war nicht mehr zu bremsen. An einem Powerwochenende haben wir alle Beschläge angebaut und abschließend die Halle gefegt und gewischt – fertig. Dank Freunde und Vereinsmitglieder haben wir es wirklich geschafft WIPPSTEERT komplett zu überholen. Danke!

Heiko Albrecht



## **Herrentagstörn 2012**

Dieses Jahr war nach langer Zeit die SHANTY für den Herrentagstörn komplett ausgebucht. Wie in alten Zeiten wurden alle 6 Kojen belegt.

Am Mittwoch war noch recht wenig los im ASV. Es war Nieselwetter und RIJO und RAFIKI waren zur Mittwochsregatta. Raic und Theresa warteten auf Rudy zum Bunkern und ich erledigte noch ein paar Reparaturen an Bord. Als Zielhafen war dieses Jahr Kaerrebeksminde vorgeschlagen. Wir verabredeten uns zum Frühstück morgens um 8 Uhr und zum Ablegen um 9. Ich zog es vor, zu die letzte Nacht zu Hause zu schlafen.

1.Tag – 17.05.2012

Am nächsten Morgen war ich um 7.55 Uhr im Verein. Die Crewmitglieder waren alle noch beim Waschen oder in der Koje. Niels war nachts eingetroffen.

Somit war die Crew vollständig Crew Rudy, Ludwig, Niels, Raic, Theresa und Dirk.

Gegen 10.30 legten wir ab. Ziel war Nykøbing oder Guldborg. Draußen erwartete uns eine 5 bis 6 Nordwest, im Laufe des Tages leicht abflauend. Trotz des Starkwindes war die Welle geringer als erwartet. Sie reichte aber trotzdem aus, um 3 von 6 Crewmitgliedern wegen Kinetose ausfallen zu lassen. Theresa machte ihre Sache am Ruder für's erst mal und die vorherrschenden Bedingungen recht gut.

Da wir als erste im ASV abgelegt hatten, hielten wir Ausguck ob ASV Yachten von hinten aufkommen. Es war jedoch niemand zu sehen. Guldborg wäre wegen des späten Ablegens nicht zu schaffen, Nykøbing wäre theoretisch noch zu schaffen. Aus Rücksicht auf die Kinetosegezeichneten legten wir jedoch gegen 17 Uhr in Gedser an. Dort wurde der Abend mit einem guten Abendessen vom Grill begangen. Die SKYTHIA war mit einer Bezahlfuhrer auch in Gedser und ich

konnte einen Schnack mit meinem Exkollegen Johannes Beilig machen, der dort Skipper ist.

2.Tag – 18.05.2012

Da es bis Kaerrebecksminde noch ca. 45 Seemeilen waren und im Gegensatz zum Vortag eher laue Winde vorhergesagt waren, legten wir kurz vor 8 Uhr ab und frühstückten unter Motorfahrt bei 1 bis 2 Bft. aus Süd. Ab und zu, später häufiger, ließ sich die Sonne sehen. Der Motor hatte irgendeine Macke und tourte in regelmäßigen Abständen runter und fing sich kurz vor dem Ausgehen wieder, um seine normale Drehzahl zu erreichen. Als wir aus dem Breitling wieder in den schmalen Teil des Sundes einbogen, war die Brücke in Nykøbing gerade offen, ging aber vor unserer Nase wieder zu. So ein Ärger aber auch. Mit Flagge N im Vorstag fuhren wir erst einmal auf die Brücke zu. Die große Digitalanzeige verriet uns, daß in ca.



8 Minuten wieder geöffnet werden sollte. Was auch eintrat. Wir passierten die Brücke um 10.09 Uhr und motorten an Nykøbing vorbei. Auf der Mole des Yachthafens stand jemand und winkte. Mit Fernglas ließ sich die Person als Hölzi identifizieren. FENT III und RIJO waren am Donnerstag bis hier gekommen. RAFIKI hatte es auch bis Nykøbing geschafft,

RIJO im Guldborgsund





FENT III

blieben jedoch  
 nlich der Brücke.  
 iter der Stadt  
 zen wir die Segel.  
 it versuchten wir  
 r Spinnaker,  
 och drehte der  
 nd zu stark und wir  
 rnen ihn wieder  
 ter.  
 ls wurde bei einer  
 enthalse fast ins  
 te Wasser  
 ördert, konnte sich  
 och mit einem  
 rwung um ein  
 nt wieder zurück  
 Bord befördern.  
 O kam ohne  
 nnaker von hinten,  
 FENT III überholte  
 s unter Spinnaker  
 m Überqueren des  
 Autobahntunnels.

Ich vermutet erst, daß wir 3 relativ schnell eine Brückenöffnung verursachen würden. Allerdings legten FENT III und RIJO an der Außenmauer des Hafens an, wo die RAFIKI schon lag und Elmar mit einem Tablett voller bunter Getränke wartete. Also legten wir auch an und genossen etwas dänisches Kugelleis.

Als eine dänische Yacht aus dem Sund kam gesellten wir uns dazu und die Brücke ging auf.

Hinter der Brücke zogen FENT III und wir wieder den Spinnaker, RAFIKI und RIJO blieben bei den weißen Vorsegeln. Anfangs vor der Kurs platt vor Laken. Nach dem Schiften des

Spinnakers frische der Wind auf und schralte etwas. Das führte zu entsprechendem Segelspaß, da wir mit über 7 Knoten durchs Wasser pflügten.

Zwischendurch bekamen wir Besuch von ein paar Schweinswalen, die sich um die SHANTY herum tummelten.

Um 17.10 liefen wir in Kaerrebecksminde ein. Alle 4 ASV Yachten lagen nebeneinander in den Boxen. Der Hafenmeister war auch hier durch einen Automaten ersetzt worden. Nach Einkaufs- und diversen Bummeln wurden die



Andreas und ...

Hölzi im Hafen

Grills angeworfen. Raic schwächelte beim Grillfleischkonsum. Rudy hatte die Mengen auf seinen Appetit abgestimmt und nun war wieder viel zu viel davon da. Dafür gab es Knoblauchbutter mit fast ganzen (und sehr vielen) Früchten.

Gegen 22 Uhr wurde die SHANTY wieder in den Schlafen-mit-6-Personen-Modus versetzt und meine Crew begab sich in die Kojen. Ich stieg zum neben uns liegenden FENT III rüber, wo sich der Rest der ASVer bei Wein und Bier versammelt hatte. Gegen Mitternacht löste sich die Veranstaltung dort auf und ein schöner Segeltag ging zu Ende.

3. Tag – 19.05.2012

Der nächste Tag begann mit Sonnenschein, der jedoch bald von Wolken verdeckt wurde.

Nach dem Frühstück ging es wieder Richtung Heimat, und das bei schwachem Wind aus Südost. Wir konnten Femø anliegen, allerdings ging der Wind weg und die Sonne kam wieder vor. Nach einer Schweinswalsichtung starteten wir bei Femø den Motor. Die Guldborgsund Brücke wurde direkt für uns geöffnet.

Wir passierte ohne einen Kringel fahren zu müssen.

Wir passierten bei herrlichem Wetter die idyllische Landschaft rechts und links des Guldborgsunds, begleitet vom Geruch der Rapsfelder. Wir überholten den ZEPHIR, der beim Schwach-wind den Sund aufkreuzte. Wir legten 19.10 Uhr zwischen den anderen ASV-Yachten in Nykøbing

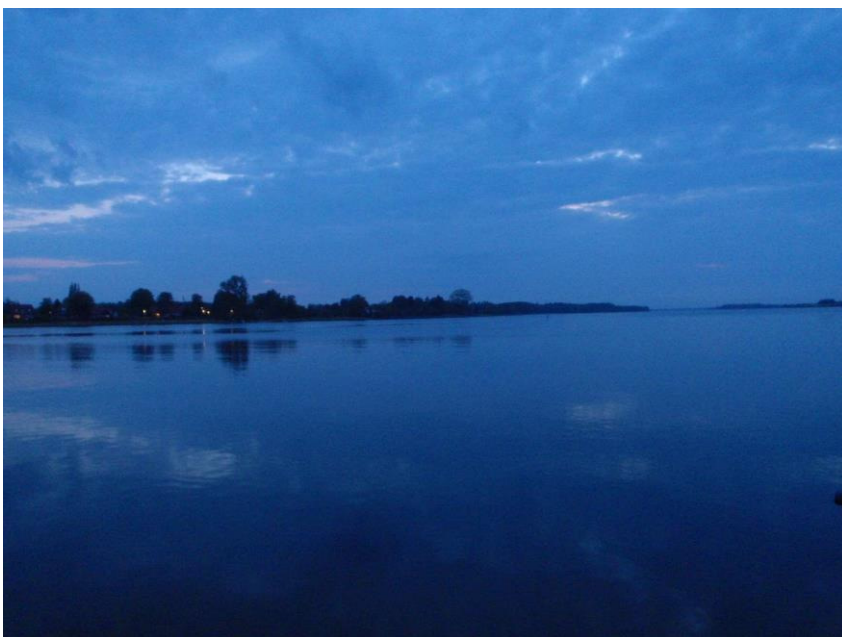


an und nutzten den Gasgrill des Segelvereins zur Zubereitung des Abendbrotes.

Zum Abschluß des Abends wurde im Segelverein das Endspiel im Europa-Cup Bayer gegen Chelsea geguckt. Spannung wurde unter anderem auch dadurch hervorgerufen, daß der Fernseher von Zeit zu Zeit „ausstieg“ und von qualifiziertem Personal wieder zum Zeigen der Übertragung überredet werden mußte.

4. Tag – 20.05.2012

Nach einem ausgiebigen Frühstück im Segelverein legten wir zum Brückenzug um 9.25 Uhr ab. Wind war angesagt aus O bis NO. Die Dieselfock konnte durch die Leichtwindgenau ersetzt werden, welche wiederum durch die Fock 1 ausgetauscht werden muß. Zwischen Gedser und Warnemünde kam der Spinnaker zum Einsatz. Kurz vor 18 Uhr legten wir wieder in Gehlsdorf an.



Blaue Stunde am Guldborgsund

Abgesehen vom ersten Tag hatten wir herrliches Segelwetter, Rauschefahrt unter Spinnaker, Schweinswale um uns herum. Alles in Allem ein schöner Törn, wobei es mit 6 Leuten auf SHANTY schon etwas eng ist.

Dirk Schietke

## Frauenweltmeister im RS 500

Nach unserer Entscheidung die Weltmeisterschaft 2011 in England nicht mitzusegeln, wollten wir es aber unbedingt schaffen, dieses Jahr am Gardasee dabei zu sein.

Da der Gardasee berühmt für seinen starken thermischen Wind ist, versuchten wir vor allem bei mehr Wind zu trainieren und legten das Boot nach Warnemünde. Unterstützung hatten wir hierbei von Düs, der uns auf dem Motorboot begleitete und Videos für unsere Analysen drehte.



Als Generalprobe segelten wir ein Wochenende vor Abreise die Skiff Open in Grömitz mit. Dort konnten wir uns erfolgreich gegen einen weiteren RS 500, einen Laser 4000 und einen RS 800 in der Yardstickwertung durchsetzen und gewannen die Regatta. Alle Bedingungen waren in Grömitz vorhanden (inklusive Böen mit 30 Knoten), so daß wir uns für die WM gut vorbereitet fühlten.

Zur Weltmeisterschaft am Gardasee reisten wir ein paar Tage früher an. Dies stellte sich als sehr weise Entscheidung heraus, da wir so streßfrei aufbauen und uns auch an die höheren Temperaturen als in Deutschland gewöhnen konnten. Nach zwei Probesegeltagen auf dem See, leider noch ohne unsere Gegner, verloren wir die Angst vor den erwarteten starken Winden (als Frauenteam liegen wir deutlich unter dem Optimalgewicht von 140 kg), da die Ora mit höchstens 20 Knoten blies.

Auch in den ersten Regattatagen sollte der Wind nicht so einsetzen wie erwartet. Morgendlicher Regen störte das Windsystem, so daß auch Rennen bei sehr wenig Wind gesegelt wurden.

Insgesamt wurde der Gardasee aber seinem Ruf als sehr gutem Segelrevier gerecht, und wir schafften es, alle 10 geplanten Rennen zu segeln. Durch die wechselnden Bedingungen wurde die Regatta noch anspruchsvoller, da die typische Gardaseetaktik nicht in jedem Rennen richtig war.



Auch eine heftige Fallböe durften wir erleben (zum Glück außerhalb der Wettfahrt). Es wurden 50 Knoten gemessen und bis auf drei Boote kenterte wirklich jeder. Als wir dann frierend auf ein italienisches Jugendteam zutrieben und bemerkten, daß deren Schwert durchgebrochen war, waren wir heilfroh, daß unser Schwert nicht nachgegeben hatte (dies hatten wir vor der WM befürchtet).



Nicht nur die Segelbedingungen und das Starterfeld von 36 Booten aus 6 Nationen waren Weltklasse, auch die beeindruckende Kulisse, das gute Essen und die hervorragende Wettfahrtleitung trugen zu einer sehr gelungenen Regatta bei. Jeden Tag nach den Wettfahrten gab es Pasta für alle Segler und die Nationen Schweden sowie Holland organisierten Themenpartys. Insgesamt war es auffällig, daß der RS 500 bevorzugt von Paaren und Familienangehörigen gesegelt wird und somit ein starker familiärer Klassenzusammenhalt besteht.

Vor der Regatta hatten wir uns zwei verschiedene Ziele gesetzt: Annika schielte auf die Wiederholung ihres Frauenweltmeistertitels von 2010 und Wibke hatte die Top 8 insgesamt im Blick. Nach einem guten Start in die Regatta mit einem 3. Platz waren wir am ersten Tag hochzufrieden. Unsere Frauenkonkurrenz lag allerdings dicht hinter uns, so daß die Regatta versprach, spannend zu werden.

In den weiteren Wettfahrten segelten wir konstant im ersten Drittel und lagen in keiner Wettfahrt in der zweiten Hälfte. Unsere Geschwindigkeit war sehr gut, jedoch hatten wir leichte Probleme, die gleiche Höhe wie die anderen Teilnehmer zu bekommen. So versuchten wir immer schön Platz zu den Gegnern in Lee zu haben, um unseren Speed auszunutzen. Da wir den Trimm vorher nie richtig vergleichen konnten und uns auch nicht trauten, den eigentlich ganz guten Trimm in der Regatta noch zu optimieren (könnte ja auch langsamer sein...), hatten wir leider nicht die gleiche Geschwindigkeit wie die Gewinner über alles. Diese waren einfach schneller als alle anderen, sogar schneller als die Profisegler.

Das Vizeweltmeisterteam bestand aus einer ehemaligen Olympiateilnehmerin in der Yngling und einem F18 Vizeweltmeister. Die beiden, die als Segelprofis arbeiten, fielen durch sehr gute Manöver und clevere Taktik auf. Bei uns fehlte, um einen Treppchenplatz zu ergattern: der perfekte Trimm, gemeinsame Regattaerfahrung, etwas Geschwindigkeit in den Manövern und mehr Sicherheit bei der Vorwindtaktik. Trotzdem waren wir sehr zufrieden mit unserer Leistung, insbesondere mit dem 3. Platz jeweils in der ersten und der letzten gesegelten Wettfahrt und mit unserer konstanten Serie.



Insgesamt wurden wir so 7. und erstes Damenteam. Annika ist damit zum zweiten Mal Weltmeisterin geworden, und wir haben beide vorher gesteckten Ziele erreicht und hatten dabei viel Spaß auf dem Wasser und an Land.

Wir danken daher ganz herzlich dem Club und unseren Eltern für die Unterstützung. Ein großer Dank geht auch an Düs, der uns auf dem Schlauchboot begleitete, an die Warnowquerung, die ihren Sponsoringvertrag verlängert haben, und wir so einen neuen Satz Segel bestellen konnten (ohne den wir chancenlos gewesen wären) und an Bernd, der uns seinen Hänger für die Fahrt geliehen hat.

Nächstes Jahr findet die RS 500 WM in Schweden statt, und wir können jedem aus dem Verein empfehlen, die Möglichkeit zu nutzen, sich mit international erfolgreichen Seglern zu messen.

Mit seglerischen Grüßen  
Annika und Wibke



ph. Davide Iurini © WWW.FRAGLIAVELLA.IT

## Fotogalerie 2012



auf der Ostsee zwischen den Wellen





Ostseecup - Paul und Oscar in Seglerekstase



Die Kleinsten das erste Mal beim Steuern



Paul auf seinem Opti beim Training







Re











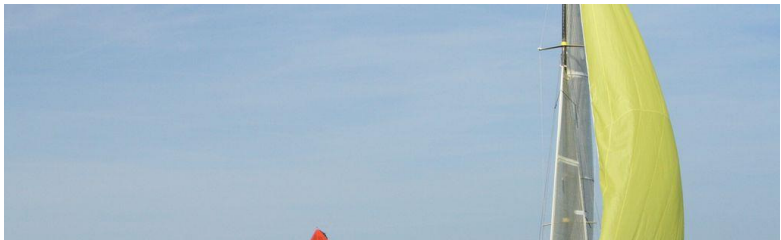
Groß und Klein verstehen sich













## GER 214 Team ERT Saison 2012

Steuermann: Stefan Lahmer

Vorschoter: Sebastian Ladwig

Nachdem Sebastian Ende 2011 der Steuermann und mir der Vorschoter abhanden gekommen waren, faßten wir schnell den Entschluß, es doch mal zusammen zu versuchen. Da wir natürlich keine zwei Boote brauchten, mußte CHICA weichen. Paßenderweise fand sich auch schnell ein Käufer im Yachtclub Warnow, so daß



22.4.2012

CHICA der Flotte erhalten blieb.

Mit einigem Ehrgeiz wollten wir dann auch möglichst früh im Jahr das Training beginnen. Schließlich stand als erste gemeinsame Regatta gleich die Europameisterschaft im Juni auf dem Programm. Wie so oft machte uns jedoch das norddeutsche Wetter einen Strich durch die Rechnung. Zwar stand ERT schon Anfang April fertig aufgetakelt in Warnemünde, auf den ersten Trainingsschlag mußten wir aber noch drei Wochen warten und

ein neuer Trockenanzug mußte auch her. So gerüstet, stürzten wir uns dann voll ins Training. Nach einigen Stunden auf dem Wasser fühlten wir uns auch schon ganz wohl, die Manöver saßen

einigermaßen, der Bootsspeed schien zu passen und die Anzahl unserer Kenterungen hielt sich auch in Grenzen.

Also auf nach Italien, an den schönen Comersee! Während meine Anreise mit dem Flieger recht entspannt ablief, hatte Sebastian auf der Reise einige Abenteuer zu bestehen. Alles zu berichten, was er mit den Kieler Sportfreunden und unserem Doppeltrailer erlebt hat, würde wohl den Rahmen sprengen. An dieser Stelle sei nur soviel verraten: ein verbeulter Radkasten am Trailer läßt sich mit einem großen Hammer richten, die Beule im Fiat hat keiner gesehen, die Achslager für einen Doppeltrailer kosten 150€ und die kaputte Ampel am Grenzübergang hat genau wie den Schaden am oberen Boot die Versicherung bezahlt. Sei's drum, es hat sich gelohnt. Wer jemals die Gelegenheit hat, auf dem Comer See zu segeln, sollte



ERT auf dem Comersee

unbedingt zugreifen. Wir hatten die ganze Woche 35 °C, täglich ab 13:00Uhr konstante 4-5 Bft., immer nur Sonnenschein und das alles vor einem herrlichen Alpenpanorama mit schneebedeckten Bergen.



Doch vielleicht auch noch ein paar Worte zur Regatta: Der ausrichtende Verein Skiffsailing Italia (wow, ein Segelverein nur für Skiffsegler!) hat eine mustergültige Meisterschaft sowohl auf dem Wasser, als auch an Land hingelegt. An fünf Wettfahrttagen wurden 8 Up and Down und eine Langstrecke gesegelt. Während wir anfangs nicht so recht zufrieden mit unseren Leistungen waren, kamen wir zum Ende immer besser zurecht. Zum Schluß wurde es der 19. Platz, damit haben wir unser Minimalziel (mehr hinter uns als vor uns) erreicht. Für unsere erste gemeinsame Regatta ein Ergebnis, mit dem wir zufrieden waren, auf jeden Fall ausbaufähig. Im Gesamtklassement haben die Engländer mal wieder gezeigt, wo es lang geht. Einzig Georg und Eike, die aktuellen deutschen Meister, konnten mit einem ausgezeichneten vierten Platz vorn mitmischen.

So beflügelt ging es im Juli zum Supercup nach Grömitz. Immer wieder eine beliebte Veranstaltung und endlich auch mal ein Event, zu dem sich ein paar mehr Vertreter der Rostocker Flotte auffinden konnten. Der Supercup ist, zumindest bei den Vorschotern, eine gefürchtete Veranstaltung. Gesegelt werden pro Wettfahrt in maximal 30 Minuten drei Runden Up and Down, d.h. in kürzester Zeit den Spi dreimal hochkeulen und wieder bergen. Zwar wurde der ehrgeizige Plan von 12 Wettfahrten an einem Wochenende meines Wissens noch nie erreicht, aber immerhin haben wir es in diesem Jahr auf 7 gebracht. Respekt an alle Vorschoter und natürlich in erster Linie an Sebastian. Zumal windmäßig in diesem Jahr alles dabei war, einschließlich einer Gewitterfront mit über 30Kn, aber auch diese Wettfahrt wurde zu Ende gesegelt. Mit dem bestmöglichen Ergebnis von 6 Punkten sicherten sich am Ende unsere deutschen Meister den Sieg. Uns gelang es nach einigen spannenden Matches den dritten Platz zu holen, ein Ergebnis mit dem wir sehr zufrieden waren.

Nun konnte uns wohl nichts mehr stoppen! Beim Warnemünde Cup wollten wir dieses Ergebnis mindestens wiederholen, wenn nicht sogar noch toppen. Aber diesen ehrgeizigen Plan hatten wir ohne

den Wind und wohl auch ohne unseren Wettfahrtleiter Epi gemacht. Mal wieder machte uns das norddeutsche Wetter einen Strich durch die Rechnung. Während in den Wochen vor dem Warnemünde Cup beste Segelbedingungen herrschten, wehte es an diesem Wochenende nur sehr unstet. So konnte am Sonntag gar nicht gesegelt werden und am Samstag waren die Bedingungen extrem wechselhaft. Nach einem zweiten Platz in der ersten Wettfahrt dachten wir noch unser Plan ginge auf. In der zweiten Wettfahrt, die Marten und Vossi denkbar knapp für sich entscheiden konnten, kamen wir nicht so recht in Fahrt, fünfter Platz. Dann aber nahm das Unglück endgültig seinen Lauf. Nachdem wir auf der Startkreuz den Genacker ziehen konnten (Epi – auch mit einem Genacker segelt man nicht Amwind!), der Wind auf dem Weg zur Leemarle von vorn kam (Epi – für gewöhnlich wendet man auch mit einem Skiff nicht auf Vorwindkursen) und eigentlich sowieso kein Vortrieb zu erkennen war, gingen wir fest davon aus, daß so eine Wettfahrt abgebrochen werden muß. Ein ewiges Mysterium bleibt, wie es Marten und Vossi bei diesen Bedingungen gelang, am gesamten Feld vorbei zu segeln (wir haben das noch nicht einmal durch kräftiges Paddeln mit dem Schwert geschafft) und einen weiteren Sieg für sich zu verbuchen. Auf jeden Fall überzeugen sie unseren Wettfahrtleiter auf diese Weise davon, so gestand Epi später am Bierwagen, diese Wettfahrt durchsegeln zu lassen. Wenn schon mal ein ASV – Boot führt, wird die Wettfahrt auch zu Ende gebracht, egal ob Wind ist oder nicht! Naja, nach dem das erste Faß Bier geleert war, erschien den meisten Lynchjustiz zu anstrengend und so blieb Epi verschont.

Die Herbstregatta in Ratzeburg ist für die Int. 14's schon so etwas wie ein Klassiker. Zweimal im Jahr lädt der Segler Verein Wakenitz zu einer Regatta an den See, eine der wenigen norddeutschen Veranstaltungen auf einem Binnenrevier. Schade, daß sich auch in diesem Jahr außer uns wieder kein weiteres Rostocker Team auf den Weg gemacht hat. Dabei sind es gerade mal 100km zu fahren. Sei's drum wir waren da und wir haben gewonnen! In der letzten

Wettfahrt der Regatta konnten wir uns durch einen Sieg einen Punkt vor die bis dahin Führenden setzen und dadurch mit 7 Punkten aus 6 Wettfahrten den Sieg für uns verbuchen. In den vorhergehenden Läufen waren wir jeweils zweite geworden, nachdem uns in Führung liegend, immer irgend jemand kurz vor dem Zieldurchgang den Sieg vor der Nase wegschnappte. Insgesamt eine wirklich spannende Regatta und ein Ergebnis, auf das wir stolz sind. Peter, Lokalmatador und Urgestein der deutschen I4 Szene, verabschiedete uns mit den herzlichen Worten: „Jetzt gewinnen hier schon die Ossi!“.

Zum Schluß nicht unerwähnt bleiben, sollen auch unsere lokalen Höhepunkte. So wurde in diesem Jahr erstmalig der „Modern sailing Cup“ im Rahmen der Hansesail ausgetragen. Zwar fehlt es den Veranstaltern noch deutlich an der nötigen Routine, aber das Segeln direkt vor den Zuschauern im Segelstadion hat schon einen besonderen Reiz. Ungewohnt auch, daß alle Aktionen auf dem Wasser durch einen Sprecher an Land, mehr oder weniger qualifiziert, ständig kommentiert werden. Bei leichten bis mittleren Winden bekam das Publikum dann auch von drei I4's, einem 29er und einem RS500 die erhoffte Action geliefert. Und wir konnten uns am Ende über neue Handtücher, einen Wasserball und natürlich den I4 Lokalpokal freuen.

Ein Muß in jedem Jahr ist auch immer das Blaue Band der Warnow. Leider fehlte es in diesem Jahr an Konkurrenz aus den eigenen Reihen, so daß wir uns trotz einer Kenterung ziemlich unspektakulär das Blaue Band in der Jollenwertung und für die schnellste gesegelte Zeit sichern konnten.

Unser Fazit für die Saison 2012: Segeln können wir einigermaßen, regattataktisch haben wir noch Reserven, vor allem aber hatten wir jede Menge Spaß!

Unsere Vorhaben für 2013: Wieder jede Menge Spaß haben und die Rostocker Flotte davon überzeugen, daß es noch mehr coole Segelreviere gibt, als nur die Schweinbucht, Cup Kabutzenhof und die Rennstrecke Marienehe.

Zum Schluß ein herzliches Dankeschön an den ASVz.R. für die Übernahme unserer Startgelder und noch ein Tip – Wer mit der Anschaffung eines neues Segels liebäugelt, was Älteres zu reparieren hat, eine neue Persenning braucht oder sonst etwas zu nähen hat, wendet sich am Besten vertrauensvoll an Jonas von der Segelwerkstatt Warnemünde.



## Traditional Sailing

Man hat es oder man hat es nicht, das Klassiker-Holz-Yacht-Gen. Wir haben es - dagegen hilft auch der 157. gut gemeinte Rat von Freunden nichts. Nach unserem wirklich ernsthaften Versuch mit der auch nicht mehr ganz jungen GfK-Yacht LOFOCL vor 10 Jahren haben wir eingesehen, daß Fahrtensegeln ohne Holz für uns nicht funktioniert. Internet sei Dank haben wir seitdem immer wieder Vercharterer von Holz-Folgebooten für unsere Urlaubstörns gefunden. Rügen, Bornholm und den kleinen Belt haben wir mit unseren Kindern so ersegelt. Im letzten Sommer sollte es dann mal weiter weg gehen, denn auch in den Stockholmschären kann man Holz-Folkes chartern.

Aber auch wenn der Schärentörn seit Februar gebucht und die



Vorfreude groß war, können zwei Urlaubssegelwochen im Jahr doch nicht den Traum vom eigenen Schiff ersetzen. An Herrentag auf dem Trockenen sitzend haben Harry und ich uns daher mal wieder der Sehnsucht hingeeben und in den Verkaufsanzeigen des Freundeskreises klassischer Yachten gesurft. Tatsächlich war diesmal ein Schiffchen dabei, das optisch und von der Beschreibung zu uns zu passen schien. Also um Mitternacht eine kurze Mail an den Eigner getippt, ob und zu welchem Preis die Schöne noch zu haben ist. Danach ging alles ganz schnell: Eine gute Woche später waren wir Pfingstamsamstag in Büsum, um die PASSAT in ihrer Scheune zu begutachten.

Es war Liebe auf den ersten Blick. Eine kleine Lady eben, so ein bißchen wie die alte „Universitas“ in Klein: Langkieler, 8,90 m lang, 2,20 m breit, 1,40 m Tiefgang, 30 m<sup>2</sup> Segelfläche, Baujahr 1949 an der Kieler Schwentine bei Wilke, weitgehend im Originalzustand. Vor 20 Jahren wurde der Rumpf professionell ausgeleitet und mit einer dünnen Epoxidschicht versiegelt (Glasfasermatte kam dabei nicht zum Einsatz). Natürlich haben wir die alte Dame auf Herz und Nieren geprüft - so gut man das in 90 Minuten eben kann. Auf dem Weg aus der Scheune sprangen unsere beiden Kinder aufgeregt herum: „Ihr kauft sie doch, oder?“. Wir wollten aber erst mal noch ein bißchen Zeit zum Gedankenaustausch ohne den Eigner Kai gewinnen und außerdem die Segel und weiteres Zubehör begutachten. Deshalb ging's mit dem Auto von Büsum bis kurz vor Hamburg, wo Kai Segel, Polster, Werkzeugkisten und Co. eingelagert hatte. Alles in sehr gutem Zustand. Noch ein bißchen feilen am Kaufvertrag und dann waren wir plötzlich Schiffseigner. Auch wenn Kai sich nur schwer von seiner großen Liebe trennen konnte. Er hat die PASSAT vor allem verkauft, weil er keine Zeit mehr für das Schiff hatte, es stand bereits die ganze vorherige Saison in der Scheune.

Zurück in Rostock mußte die Ankunft unserer kleinen Lady vorbereitet werden. Kai hatte „über einen Kumpel“ den

Landtransport organisiert, wir waren nicht ganz sicher, was damit gemeint war. Wir mußten einen Kran zum Abladen besorgen, einen Landliegeplatz für die letzten Arbeiten am Unterwasserschiff und einen Liegeplatz am Steg organisieren. Knapp zwei Wochen später war Harry wieder auf dem Weg nach Westen. In Büsum angekommen, fand er die Scheune verwaist. Kai saß schon auf dem kleinen grünen Oldtimertrecker und tuckerte mit PASSAT auf dem Hafentrailer in Schrittgeschwindigkeit zum Hafen. Harry verbrachte die Nacht an Bord, auf den harten Bodenbrettern, direkt unter dem Kran. Am nächsten Morgen konnte er aufatmen: Kai hatte einen richtig professionellen Yachttransport organisiert, alles gut. Nachmittags stand unser Schiff sicher in Rostock. Am Unterwasserschiff mußten noch ein paar Stellen behandelt werden, bevor wir sie zu Wasser lassen konnten. Beim Kranen dann der bange Moment: „Ist sie trocken oder muß sie erst dicht quellen?“ Voreigner Kai behielt aber Recht, lediglich am Ruder sickerte 5

Minuten etwas Wasser, dann war alles dicht.

Noch schnell Mast gestellt, sauber gemacht und an den ASV-Steg verholt.



Doch bevor die PASSAT wieder segeln konnte, mußten wir erst mal fremdgehen. Denn der Segelurlaub in den Stockholmer Schären war ja schon lange geplant und das Holz-Folkeboot schon lange gechartert und bezahlt. Etwas nördlich von

Stockholm, in Akersberga, konnten wir die MIONA übernehmen. Alles ganz schwedisch easy: Schiff war offen, eine Übergabeliste lag

auf der Pantry. Etwas später kam Lars vorbei, „alles in Ordnung“, noch schnell ein gemeinsamer Blick auf die maroden Segel, „geht schon noch“, Übergabe eines neuen Kochers und der kurze Hinweis „schönes, altes Holzschiff, traditional sailing, aber ihr müßt am besten jeden Abend mal kurz pumpen“ – in der Bilge stand das Wasser ca. 10 cm ... damit war der wichtigste Folkebootstauraum gestorben, improvisieren war angesagt. Das Log war auch kaputt. Die Navigation erfolgte – „traditional sailing“ – mit Seekarten, (Peil)Kompaß, Fernglas (wenigstens das mit eingebautem Kompaß) und Bootshaken mit Tiefenmarkierungen, Wetterbericht gab's jeden Morgen per SMS aufs Handy. Harry und ich waren etwas skeptisch, aber ändern ließ sich das ja nicht und wir wollten Urlaub und in den Innenschären würde das schon klappen. Es wurde ein wunderschöner Schwedensommersegelurlaub! Jeden Abend ankern an einer anderen Schäre, Baden, Blaubeeren, Sonne, Stechmücken. Sandhamn, das schwedische Segelmekka, war unser einziger Hafen in 2 Wochen. Dort mußten wir notdürftig das Großsegel kleben und die Vorliek wieder an das morsche Tuch nähen. Der Wind frischte auf. Am nächsten Tag vor dem Ablegen die Erkenntnis, daß reffen auf MIONA auch nicht wirklich funktioniert... Nach zwei faulen Ankertagen in einer kuscheligen Bucht war das nächste Ziel eine einsame Handwasserpumpe. Denn als Highlight sollte es dann doch noch in die ersehnten, kargen Außenschären gehen.

Wir hatten Glück, die Wetterlage war günstig, so daß wir uns durch das Labyrinth der kahlen (Unterwasser)schären wagen konnten. Verfolgt von einer Gewitterfront, die glücklicherweise über den Innenschären hängen blieb, erreichten wir die Inselgruppe Stora Nassa. Schon auf dem Schlag dorthin konnten wir eine ganze Reihe Yachten beobachten, die offenbar auch dorthin wollten. Allerdings auf Kursen, die beim Blick auf die Seekarte abenteuerlich erschienen und die wir mit unserer „traditional sailing“- Ausstattung nicht wagen konnten. Mit GPS und Kartenplotter ist die Navigation in den Außenschären kein Kunststück mehr; der Satellit weist den Schiffen





den Zick-Zack-Weg durchs Felsenlabyrinth und die Schweden verlassen sich darauf, daß die Technik nicht ausfällt. Entsprechend waren die Naturhäfen und auch die günstigen Felsen für kleinere Yachten bei unserer Ankunft schon gut belegt. Wir tasteten uns daher ganz, ganz langsam mit dem Bootshaken in eine noch unbelegte Bucht für ganz kleine Schiffe, kehrten wieder um, als voraus Unterwasserfelsen zu erkennen waren, und trafen auf dem Rückzug dann doch noch eine flache Unterwasserschäre, über die wir 3 Minuten vorher knapp herum geglitten waren. Mit einem Folkeboot mit gußeisernem Langkiel und wenig Tiefgang ist so ein Grundstück nicht wirklich schlimm: Es wird gelost, der Verlierer springt ins kalte Wasser und läuft einmal ums Schiff, um zu orten, in welche Richtung das Schiffchen vom Felsen geschoben werden muß. Dann auf die flachste Stelle stellen, mit beiden Händen das Deck fassen und das Folkeboot aufschaukeln. Wenn gleichzeitig von Deck mit dem Bootshaken geschoben wird, ist man schnell wieder im tiefen Fahrwasser. 20 Meter weiter fanden wir dann auch einen

Platz an der Schäre. Von ihrem höchsten Punkt hatten wir einen traumhaften Rundumblick über die gesamte Inselgruppe. Im Westen hing das Gewitter grau über den Innenschären, hier draußen war strahlender Sonnenschein und klare Sicht. Leider mußten wir am nächsten Tag schon wieder zurück.

Das Wetter war glücklicherweise auch in den Innenschären wieder ganz schwedischer Bilderbuchsommer und wir gönnten uns nach der Abgeschlossenheit der Außenschären einen der



beliebtesten Naturhäfen: das „Paradies“. Zwischen Felswänden hindurch fuhren wir in eine tiefe Bucht, die wie in ein vollgelaufener Vulkankrater aussah. Drinnen lagen sehr, sehr viele Schiffe nur mit Fenderabstand und Heckanker an den Felswänden im Kreis. Unzählige weitere Yachten schwojten vor Anker in der Mitte der Bucht. Auf der anderen Seite ging es durch noch steilere Felsen wieder aus der Bucht hinaus, hier fand sich dann auch für uns noch ein Plätzchen. Es war das pralle, schwedische Seglersommerleben. Wie bereits auf dem ganzen Törn waren wir als Nichtschweden echte Exoten, noch dazu mit so einem kleinen Holzschiff. Von den berühmten Schärenkreuzern haben wir in den zwei Wochen leider nur drei Stück gesehen.

Nach einer letzten Nacht an einer einsamen Schäre mußten wir leider zurück ans Festland, nach Akersberga. Dort hatte es angeblich 14 Tage lang fast täglich geregnet während wir hingegen fast täglich von der Sonne verwöhnt wurden. Der Abschied von den Schären fiel



schwer, der Abschied von dem liebebedürftigen Holz-Folke MIONA und „traditional sailing“ weniger. Denn zu Hause wartete unserer kleine Lady auf ihren ersten Segelschlag mit uns und irgendwann in den nächsten Jahren wollen wir mit ihr natürlich auch in die Schären segeln.

Nach dem Segelurlaub waren unsere Kinder knapp 2 Wochen bei Oma und Opa. Harry und ich nutzten die Zeit um die PASSAT segelklar zu machen. Meterweise Schoten und Festmacherleinen mußten durchgesehen und ihrer Aufgabe zugeordnet werden, ein richtiges Puzzle. Als Oma und Opa mit den Kindern in Rostock ankamen, konnten wir ihnen stolz unser Schiff präsentieren und mit ihnen bei Flaute und Nieselregen zur „Hanseclassics“ schippern.

Der erste, kleine Törn führte uns am Wochenende darauf nach Kühlungsborn.

Die PASSAT fühlt sich in der Ostseewelle wirklich wohl und segelt so klassisch-sportlich, wie wir uns das vorgestellt haben. Die Segel sind in sehr gutem Zustand. Unter Deck ist sie auch urgemütlich. Einfach schön!

Jetzt steht die PASSAT in der Halle und fordert Winterarbeit ein. Wir haben so einiges auf der Liste und freuen uns drauf. Und natürlich entdecken wir jetzt doch auch ein paar Wehwehchen, die unter den Farbschichten verborgen waren.

Das Abenteuer „Klassiker“, es fängt jetzt erst so richtig an.

Heidi & Harald Machur

## REGATTATEILNAHMEN 2012 UNTER DEM STANDER DER ASV z.R.

	<b>Yachtname oder Klasse und Segelnummer</b>	<b>Steuermann</b>
1	RS 500	R. Bautz
2	I4 ERT	Stefan Lahmer
3	XY	R. Bautz
4	XY-26, „Pütt“	Jan-Ole Höppner
5	I4 ERT	Stefan Lahmer
6	Fast Forward	M. Lau
7	Slippery Nipple 14 ft. GER 244	Robert Bautz
8	Rasmus	Christian Werner
9	Boe	Holger Raths
10	Karusel	Matthias Weber
11	GER G4259	Peter-Paul Ruth
12	Mistral	Rieke Müncheberg
13	Rumtreiber	Peter-Helge Hauptmann
14	Wind Hunter	Mario Lilie
15	XY2237	Tim Norden
16	I4 ERT	Stefan Lahmer
17	Firetrucker G296	Hauke Sponholz
18	JouJoux	Mathias Lutter
19	Breitling	Winald Lepère
20	Esmeralda	Peter Hümb's
21	Fup GBR 1486	Anne Werner
22	Blue Juice	Julia Glamann
23	Black Marlin RS 851	Annika Ellerbrock
24	Fast Forward	M. Lau
25	Slippery Nipple 14 ft. GER 244	Robert Bautz
26	GER G4259	Peter-Paul Ruth
27	Rumtreiber	Peter-Helge Hauptmann
28	Wind Hunter	Mario Lilie
29	XY2237	Tim Norden
30	I4 ERT	Stefan Lahmer

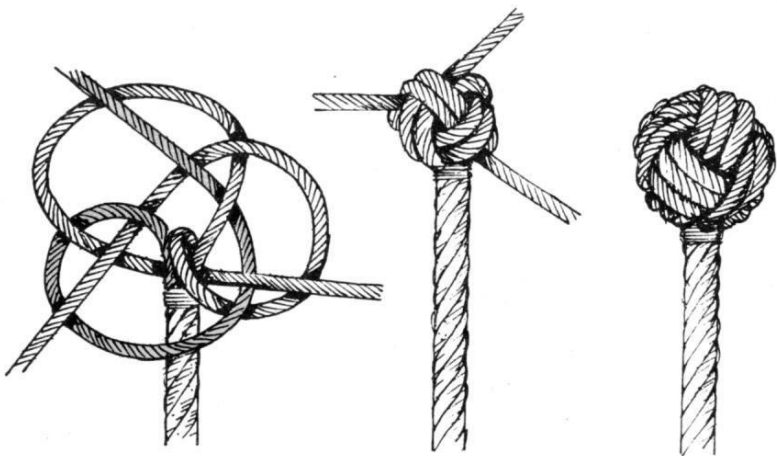
	<b>Regatta</b>	<b>Platzierung</b>	<b>Anzahl der gestarteten Yachten</b>
1	Blaues Band der Warnow	5	43
2	Blaues Band der Warnow	1	43
3	Club Match Race ASV	1	5
4	Deutsche Meisterschaft	33	47
5	European Championships	19	38
6	Freitagsregatta Gesamtwertung	3	76
7	Freitagsregatta Gesamtwertung	7	76
8	Freitagsregatta Gesamtwertung	8	76
9	Freitagsregatta Gesamtwertung	12	76
10	Freitagsregatta Gesamtwertung	14	76
11	Freitagsregatta Gesamtwertung	19	76
12	Freitagsregatta Gesamtwertung	21	76
13	Freitagsregatta Gesamtwertung	22	76
14	Freitagsregatta Gesamtwertung	25	76
15	Freitagsregatta Gesamtwertung	34	76
16	Freitagsregatta Gesamtwertung	38	76
17	Freitagsregatta Gesamtwertung	42	76
18	Freitagsregatta Gesamtwertung	43	76
19	Freitagsregatta Gesamtwertung	45	76
20	Freitagsregatta Gesamtwertung	46	76
21	Freitagsregatta Gesamtwertung	58	76
22	Freitagsregatta Gesamtwertung	67	76
23	Freitagsregatta Gesamtwertung	68	76
24	Freitagsregatta Jollenwertung	1	28
25	Freitagsregatta Jollenwertung	2	28
26	Freitagsregatta Jollenwertung	4	28
27	Freitagsregatta Jollenwertung	5	28
28	Freitagsregatta Jollenwertung	6	28
29	Freitagsregatta Jollenwertung	9	28
30	Freitagsregatta Jollenwertung	12	28

	<b>Yachtname oder Klasse und Segelnummer</b>	<b>Steuermann</b>
31	Firetrucker G296	Hauke Sponholz
32	Breitling	Winald Lepère
33	Fup GBR 1486	Anne Werner
34	Blue Juice	Julia Glamann
35	Black Marlin RS 851	Annika Ellerbrock
36	Karusel	Matthias Weber
37	Mistral	Rieke Müncheberg
38	JouJoux	Mathias Lutter
39	Rasmus	Christian Werner
40	Boe	Holger Raths
41	Esmeralda	Peter Hümbes
42	I4 ERT	Stefan Lahmer
43	Slippery Nipple 14 ft. GER 244	R. Bautz
44	FFW	M. Lau
45	Black Marlin RS 851	W. Wriggers / A. Ellerbrock
46	I4 ERT	Stefan Lahmer
47	Mistral	U. Müncheberg
48	Shanty	D. Schietke
49	XY-26, „Pütt“	Gregor Zachäus
50	XY-26, „Pütt“	Johanna Claus
51	XY-26, „Pütt“	Theo Kühne
52	XY-26, „Pütt“	Johanna Claus
53	Karusel	M. Weber
54	Karusel	M. Weber
55	RiJo	H. Kreft
56	Rafiki	E. Braatz
57	ELAN	H. W. Hamann
58	Universitas	R. Lawrenz

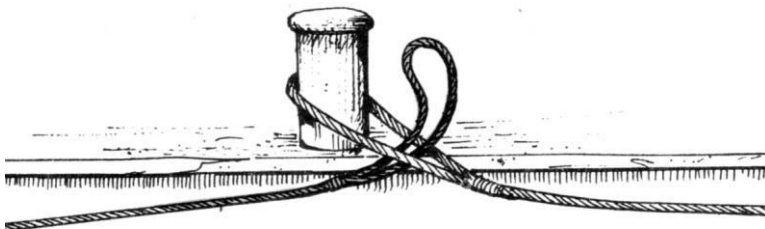
	<b>Regatta</b>	<b>Plazierung</b>	<b>Anzahl der gestarteten Yachten</b>
31	Freitagsregatta Jollenwertung	14	28
32	Freitagsregatta Jollenwertung	15	28
33	Freitagsregatta Jollenwertung	19	28
34	Freitagsregatta Jollenwertung	20	28
35	Freitagsregatta Jollenwertung	22	28
36	Freitagsregatta Kielboot Yardstick < 110	5	23
37	Freitagsregatta Kielboot Yardstick < 110	8	23
38	Freitagsregatta Kielboot Yardstick < 110	18	23
39	Freitagsregatta Kielboot Yardstick >= 110	4	22
40	Freitagsregatta Kielboot Yardstick >= 110	6	22
41	Freitagsregatta Kielboot Yardstick >= 110	13	22
42	German Open	13	19
43	German Open Berlin	9	20
44	German Open Berlin	10	20
45	Grömitz Skiff Open	1	4
46	Grömitz Supercup	3	14
47	Hanse Classics Rostock	1	9
48	Hanse Classics Rostock	9	9
49	Herbstcup Schwerin	12	17
50	Herbstregatta Lenzen	1	26
51	Kanppenseepokal	23	34
52	Lausitzpokal	8	35
53	Midsummer Cup Vielmeer Cup (Gesamtwertung)	8	26
54	Midsummer Cup YS 3/4 Grand Hotel Heiligendamm Cup (Gruppenwertung)	2	7
55	Mittwochsregatta vor Warnemünde	5	42
56	Mittwochsregatta vor Warnemünde	19	42
57	Mittwochsregatta vor Warnemünde	24	42
58	Mittwochsregatta vor Warnemünde	28	42



	<b>Yachtname oder Klasse und Segelnummer</b>	<b>Steuermann</b>
59	I4 ERT	Stefan Lahmer
60	XY-26, „Pütt“	Jan-Ole Höppner
61	I4 ERT	Stefan Lahmer
62	Black Marlin RS 851	W. Wriggers / A. Ellerbrock
63	XY-26, „Pütt“	Johanna Claus
64	XY-88, „Borsti“	Gregor Zachäus
65	XY-26, „Pütt“	Johanna Claus
66	XY-26, „Pütt“	Jan-Ole Höppner
67	I4 ERT	Stefan Lahmer
68	XY-26, „Pütt“	Jan-Ole Höppner
69	Black Marlin RS 851	W. Wriggers / A. Ellerbrock
70	XY-26, „Pütt“	Jan-Ole Höppner



	<b>Regatta</b>	<b>Plazierung</b>	<b>Anzahl der gestarteten Yachten</b>
59	Modern Sailing Cup	1	
60	Neptunregatta Plau	6	11
61	Ratzeburger Herbstwettfahrten	1	9
62	RS500 World Championships Gardasee	7	36
63	Saisonfinale	4	34
64	Stadtmeisterschaft Rostock	1	8
65	Sternberger Städtevergleichskampf	10	35
66	Stundenregatta Parchim	4	14
67	Warnemünde Cup	7	13
68	Warnemünde Cup	14	19
69	Warnemünde Cup Skiff Open	1	4
70	Warnemünder Woche	15	16



## 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 2011: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: 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: 120,- €

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)

	Freigelände	Schleppdach	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. Diese sind im Voraus zu entrichten.

### Liegegebühren für Gäste

Für Gäste gilt eine Tagesgebühr von 1 EUR / 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,- €  
Winterlager in der Bootshalle: 600,- €

### Kran-, Slip- und sonstige Gebühren

	für Mitglieder	für Gäste
Slipgebühr	SLM: 13,- €	SLG: 30,- €
Krangebühr (Maststellen legen) und -	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.

	PKW- Anhänger/ o. ä.	Slipwagen/ Stellagen/ o. ä.
Stellplatzgebühr pro Jahr	TRA: 35,- EUR	SLW: 50,- EUR

Die Stellplatzgebühren beziehen sich auf die Zeiträume, in der die PKW-Anhänger, Slipwagen, Stellagen o. ä. frei sichtbar und nicht benutzt auf dem Gelände abgestellt sind.

Die Zeiträume in denen die PKW-Anhänger, Slipwagen, Stellagen o. ä. als Liegeplatz genutzt werden, sind in den jeweiligen Liegeplatzgebühren enthalten.

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 ASVz.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](http://www.asvzr.de)

DSV Mitgliedsnr. MV 35

Herausgeber  
Redaktion

Akademischer Segler-Verein zu Rostock  
Dirk Schietke