

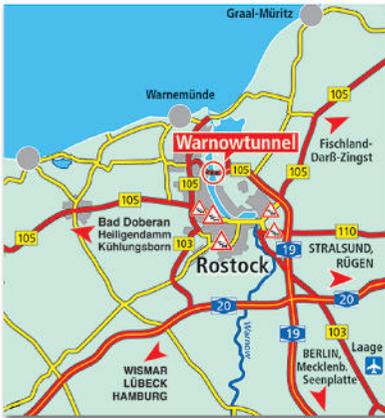


2013



**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 im ASV z. R.

Was für ein Jahr 2013 für den ASV z. R.!

Den Rückblick auf ein erfolgreiches Jahr findet Ihr in diesem Jahreshaft.

Viele Sportfreunde haben an Seekreuzer- und Jollenregatten teilgenommen und aus dem Bereich Fahrtensegeln warten interessante Berichte darauf, gelesen und nachempfunden zu werden.

Unsere Kindergruppe ist weiter gewachsen. Wie bereits zu einer kleinen Tradition geworden, werden oft die Neugeborenen unserer Vereinsmitglieder von ihren Eltern oder Großeltern im ASV z. R. als spätere Nachwuchsseglerinnen und -segler angemeldet. So zum Beispiel die Kinder von Ingo Jonuschies und Florian Steinig.

Viele Sportfreunde haben aktiv an der Ausrichtung der IDM in der Ixylonklasse und der Finn EM 2013 vor Warnemünde mitgewirkt. Dafür meinen herzlichen Dank und Anerkennung an all diejenigen, die mitgewirkt haben, diese Veranstaltungen zu den großen Erfolgen für unseren Verein werden zu lassen. Mit diesen Veranstaltungen hat unser Verein Anerkennung in Seglerkreisen nicht nur in Rostock und Mecklenburg-Vorpommern erlangt, sondern auch in ganz Deutschland und Europa.

Das Projekt „Stadttrainer“ unterstützt der ASV z. R. weiterhin, weil es die Entwicklung junger Segler auf hohem Niveau sichert.

Der Rostocker Regattaverein, in dem wir alle Mitglied sind, entwickelt sich positiv weiter. Nach der Mitwirkung des Regattavereins bei der Finn EM 2013 werden auch im Jahr 2014 interessante Regatten vor Warnemünde stattfinden. Dabei besteht wiederum für jeden Sportfreund die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen und die Freude bei der Ausrichtung mit anderen Sportfreunden zu teilen.

Zum Schluß möchte ich im Namen des Vorstandes der Redaktion für die gelungene Gestaltung dieses Jahreshaftes 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

HERRENTAGSTÖRN 2013	4
HIDDENSEETREFFEN	9
60 JAHRE SHANTY	13
AM ENDE IST ALLES SUPER GELAUFEN!	17
DEUTSCHE MEISTERSCHAFT DER IXYLON WARNEMÜNDE	23
FOTOGALERIE 2013	27
JAHRESBERICHT DER GEMEINSAMEN JUGENDGRUPPE DES ASV Z. R. UND DES MYCR	36
CADET-WM 2013 IN NIEUWPOORT, BELGIEN	44
HOMO WIKING CARAVANENSIS	50
JAHRESBERICHT UNIVERSITAS	55
FINN DINGHY EUROPEAN CHAMPIONSHIP	61
SCHWEDENTOUR VON MARIO UND JANINE	74
REGATTATEILNAHMEN 2013 UNTER DEM STANDER DES ASV Z. R.	90
GEBÜHRENORDNUNG DES ASV Z. R.	94
WICHTIGE VEREINSADRESSEN	100

## Herrentag (der Dickschiffe) 2013

Wie immer standen vor dem Herrentagstörn 2 Fragen an: Wer kommt mit und wo geht es hin? Zur Beantwortung der letzten Frage wurde wie immer das Wetterorakel befragt. Die Dänen (DMI) sagten von Donnerstag bis Sonntag Südwest- bis Südwind voraus. Windfinder stimmte damit weitgehend überein, nur daß dort in den 4 Tagen 6 Stunden Westwind angesagt war. Da bot sich ein Ziel in westlicher Richtung an. Dann könnte man mit Halbwindkurs bis Anlieger hinkommen und mit Halbwind oder Raumschots zurück. Marstal war die Idee. Dort waren wir zum Herrentag noch nicht gewesen und Zwischenstopps wären um Fehmarn oder in Rødby (zugegebenerweise nicht der schönste Hafen) möglich. Gespräche mit den anwesenden Crews am Abend im Verein bestätigten das Ziel.

Als ich am nächsten Morgen ankam, lag Ludwig noch in der Kojen und Niels werkelt an seinem Auto herum. Nach einem Frühstück im Hörsaal legte die SHANTY um 8.50 Uhr ab.

Wir segelten bei West- bis Südwestwind nach Warnemünde.

Hinter der Mole empfing uns eine spiegelglatte Ostsee. Durch den Südwind der letzten Tage war keine Dünung vorhanden und, mangels Wind, auch keine Windsee. Hinter der Mole kam die YUCALINE unter Motor auf und überholte uns. Der ZEPHIR war nicht zu sehen, er war schon am Abend nach Warnemünde verholt worden.

Wir versuchten zu segeln, bis keine Fahrt mehr zu machen war. Solange wir segeln konnten, war ein NW-Kurs möglich. Im Süden zog ein Gewitter durch und zeitweise hatten wir leichten Regen. Anschließend gab es wieder Segelwind. Wie vereinbart Rødby anzulaufen, wäre zeitlich knapp geworden. Wir versuchten, die anderen anzurufen, um uns abzustimmen. Allerdings war niemand erreichbar. Wir entschlossen uns, Nysted anzulaufen und ggf. sehr früh gen Marstal abzulegen. Allerdings versammelten sich in Nysted RIJO, FENT III, ZEPHIR,

RAFIKI und schließlich auch die SHANTY. Als Willkommensgetränk gab es einen Curaçao-Drink, serviert von der FENT-III-Crew. Nur die JUCALINE hatte sich tapfer bis Rødby durchgeschlagen.



Im Guldborgsund

Am nächsten Morgen begrüßten uns Sonnenschein und der angesagte Südwind. Gegen 10 Uhr wurde abgelegt, verabredete Ziele waren Guldborg oder Femø.

Der Spinnaker kam bei uns zum Einsatz. Erst schlugen wir ihn wie einen Gennaker an, bis der achterliche Wind uns zwang, den Spinnakerbaum zum Einsatz zu bringen. RIJO und FENT III, die nach uns abgelegt hatten, machten sich an unsere Verfolgung. Der Verlauf des Fahrwassers ließ diesen Teil des Törns zum Training von Spinnakerhalsen werden. Die Manöver klappten ganz gut. Die Brücke in Nykøbing war natürlich geschlossen, als wir ankamen. Nach gemeinsamer Wartezeit mit RIJO und FENT III sowie nach dem Passieren einer Feuerwehr mit Sondersignalen konnten wir das



künstliche Hindernis um 12.50 Uhr hinter uns lassen. Der Brückenwärter ließ den ZEPHIR gerade noch so passieren, bevor sich die Brücke wieder schloß.

Hinter der Brücke ging der Spinnaker wieder hoch, allerdings bekamen wir vorlichen Wind. Der Wechsel auf Genua wurde notwendig. Der Wind bescherte uns Geschwindigkeiten von 6,5 bis 7,5 Knoten, trotz permanenter Winddrehungen mit Kursen zwischen Halbwind und hoch am Wind. Da RIJO, FENT III und RAFIKI schon außen am Hafen festgemacht hatten, entschlossen wir uns auch zum Anlegen in Guldborg. Da die Pause etwas länger dauern sollte, machten wir uns an die Zubereitung des Mittagessens. Das Gulasch mußten wir dann etwas hektisch essen, da die anderen sich doch für eine Verkürzung der Pause entschieden. Gegen 15 Uhr wurde abgelegt und essend die Brückendurchfahrt absolviert.

Nach Femø mußten wir hochkreuzen – soweit zum angesagten Südwind. Der Wind frischte auf und das 1. Reff wurde notwendig. Ab und zu brach die Sonne durch die Wolkendecke und verschaffte uns schöne Lichtspiele.

Beim Einlaufen passierten wir die Untiefen (die wir bei unserem Tiefgang auch direkt überfahren könnten) vor dem Strand. Dadurch konnten wir PAPILLON und FENT III überholen. Der ZEPHIR entschied sich für die Ansteuerung nördlich um Femø herum.

Der Tag wurde mit einem gemeinsamen Grillen beschlossen.



Der nächste Morgen empfing uns mit Sonnenschein. Es gab ein gemütliches Frühstück im Cockpit und dann ging es nördlich um die Insel herum wieder zurück in Richtung Guldborgsund. Der Wind hatte nachgelassen und fast synchron mit dem FENT III segelten wir um die Nordspitze der Insel. Die Tonnen schnippelten wir etwas, aber immer mit ausreichend Wasser unter dem Kiel. Mit einem Anlieger ging es in Richtung Guldborg, RIJO lag vor uns, FENT III und ZEPHIR hinter uns.

Ich ließ den Autopiloten die SHANTY steuern, Niels und Ludwig nutzen das ruhige Wetter zum Schlafen. Die RAFIKI kam uns entgegen. Elmar hatte Antje in Rostock abgeholt, die den Brückentag nicht frei bekommen hatte.

Die Brückenpassage Guldborg machten wir gemeinsam mit der RIJO, danach legten wir in Guldborg an. FENT III und ZEPHIR kamen nach uns beim nächsten Brückenzug durch. Der ZEPHIR legte an, während FENT III gleich weiter segelte. Bei uns gab es Spaghetti zum Mittag, damit wird wir genug

Kräfte für das Segeln hart gegenan hatten. Allerdings mußte der Motor an einigen Passagen unterstützen.

Den Brückenzug in Nykøbing um 16.25 Uhr erreichten wir gemeinsam mit RIJO. Danach mußte mangels Wind der Motor bis zum Anlegen in Gedser um 19.15 Uhr für den Vortrieb sorgen.

Dort wurde gegrillt und bei Glühwein verzogen wir uns bei aufkommenden Regen unter das Vordach des dortigen Segelvereins.

Über Nacht klarte der Himmel auf und der neue Morgen empfing uns mit Sonnenschein und dem vorhergesagten Südwind. Das Wetter war herrlich, jedoch die Windrichtung und –stärke nicht gerade das Traumwetter, wenn man nach Rostock mußte.

Gegen 9.12 Uhr legten wir ab und kreuzten bei abflauendem und um  $\pm 20^\circ$  pendelndem Wind in Richtung Rostock. FENT III blieb uns dicht auf den Fersen. Gegen Mittag sank die Geschwindigkeit auf unter 1 Knoten. Die Genua wurde geborgen, der Motorkegel gesetzt und es wurde motort.

Nachmittags drehte der Wind dann auf West und frischte auf, was uns mit schöner Fahrt bei Halbwind nach Rostock brachte, wo wir gegen 17 Uhr anlegten.

Dirk Schietke

## Hiddenseetreffen

Schon direkt nach Erhalt der Ausschreibung zum Hiddenseetreffen war klar, daß die BOE dort vertreten sein soll. Somit wurde bereits 6 Wochen vorher mit regem E-Mail Verkehr innerhalb der BOE-Besatzung nach Teilnehmern gesucht.



Doch leider stand bei den meisten genau das Wochenende des 07.06.2013 unter einem arbeitsreichen Stern. Nur Theresa Wanisch und Wibke Wriggers konnten sich eventuell Zeit nehmen. Naja, „eventuell“ ist schon mal besser als gar nicht und die Idee, allein mit zwei Frauen bei dem Treffen aufzuschlagen, gefiel mir doch ganz gut. Aber das „eventuell“ kam mir in die Quere und beide hatten nicht für die ganze Fahrt Zeit und wechselten sich somit auf der BOE ab. Zum Glück meldete sich Frank Feldhege von der UNIVERSITAS

nebst Freundin Kati für die Hinfahrt und die Regatten an. Die Rückfahrt könnte man als Werbefahrt gestalten. Immerhin suchen wir weiterhin Besatzung. Daher wurden Kommilitonen geworben, von denen ich wußte, daß sie segeln konnten.



Die Fahrt ist gerettet! Am Donnerstagabend ging es bei wenig Wind los. Es sollte eine Ausbildungsfahrt werden. Also hieß es erst einmal Karte studieren, Kurse einzeichnen, unbeleuchtete Tonnen markieren, wichtige Leuchfeuer heraussuchen, Wachsystem festlegen und über das Vorgehen bei Notfällen diskutieren. Eine sternklare Nacht, Theresa und Frank steuerten die meiste Zeit und waren begeistert. Doch leider verließ uns der Wind am Darßer Ort und wir mußten den Höllenmotor starten und drei Stunden bei 5 kt und 85 dB motoren. Morgens dann die Überraschung: Wind von Achtern, ruhige See, „hoch den Spi“, „raus das Frühstück“! Sowieso sind Frauen eine echte Bereicherung bei längeren Fahrten. Vom sprachlichen Niveau mal abgesehen, gab es nicht immer

nur Kaffee, Bier und Dosenfutter, sondern auch Erdbeeren, selbst gemachte Marmelade und richtiges Abendessen. Nach 22 Stunden und etlichen Spimanövern im Fahrwasser in Stralsund erschöpft angekommen, mußte es schnell gehen. Theresa absetzen, Wibke abholen und an die Pinne setzen. Uns war klar: mit 25 Jahre alten Segeln ist kein Blumentopf zu gewinnen, aber das Mittelfeld ist anvisiert.



Ehrgeizig und eingespielt waren wir noch vom letzten Matchrace. Wibke fuhr den besten Start, bevorteilte Seite, ganz in Luv beim Schuß auf der Linie. Das sah sehr vielversprechend aus. Doch da näherten sie sich langsam von hinten, KEA und KALKEI, von Lee mit mehr Geschwindigkeit und 10° höher am Wind. Wir gingen die Checkliste durch: Holepunkte, Unterliek, Cunningham, Gewichtsverteilung und Ruderdruck – paßt! Vergleich mit den anderen. Bei unseren Segeln schlägt das Achterliek lautstark. Das Feld ist dicht! Es kommen Sprüche wie: „Ist da ein Hubschrauber im Anflug?“ Die ersten rutschen durch und wir schon bald im Abwind.

Nochmal 10° weniger Höhe. Frustrierend! An der Tonne endlich Vorwind, die Spimanöver klappen gut, andere haben Probleme. Wir halten unsere Position und kämpfen uns bis ins Ziel! Endlich angekommen, fielen wieder Sprüche, aber dieses Mal galten sie nicht uns: „Ihr seid ja schon langsamer als die BOE!“ Hmm, schon gemein, aber irgendwie auch ein Kompliment. Total erschöpft fielen wir früh ins Bett, denn sechs Uhr klingelte der Wecker und es ging rund Hiddensee. Unsere Strategie für den Tag: Wenn wir schon weniger Höhe bekommen, dann fahren wir eben schneller und tiefer. Also Karte auf den Schoß und Cochones! Nur mit mehr Mut und Glück fahren wir weiter aus dem Fahrwasser und holen fehlende Höhe. Der Plan ging auf und wir waren lange an der BLUEBIRD dran. Aber der Propeller des Motors fungierte als Seegrassammler und bremste entsetzlich. Erst auf der Ostsee konnten wir ihn ausbauen und mit Frank als Einhundertkilokatze auf dem Vorschiff wieder etwas aufholen. Mit ihm klappten die Spimanöver flüssig und mit bester Gewichtsverteilung. Auf dem Amwindkurs waren sogar Rollwenden drin. Somit konnten wir unser Ziel, im Mittelfeld zu landen, erreichen. Das mußten wir auch, sonst hätten wir die Brückenöffnung verpaßt. Leider waren wir abends wieder total erschöpft und sind wie auch die meisten anderen Crews nach dem Essen und etwas Fachsimpeln eingeschlafen. Für uns war es das erste Mal. In Erinnerung blieb die familiäre und etwas verrückte Atmosphäre. Die Veranstaltung erinnerte somit auch etwas an ein Simson-Treffen: Es gibt die Tuner, die ihre Schiffe verlängern und neu gestalten, sowie die, die den Originalzustand bewahren und lieben. Aber alle warten gemeinsam an der Klappbrücke und drehen ihre Motoren bei Öffnung hoch, wie eine Horde Mopeds beim Ampelstart. Sehr sympathische Leute und eine tolle Veranstaltung, bei der die BOE nächstes Jahr wieder dabei ist. Die Rückfahrt? Naja, Kaffee Bier und Dosenfutter bei endlich etwas mehr Wind!

Christian Düsterhöft

## 60 Jahre SHANTY

Eh man sich versieht, sind 10 Jahre um und der nächste runde Geburtstag der SHANTY stand vor der Tür. Diesmal der 60.

Die Planung und speziell die Festlegung des Termins machten wir schon im letzten Herbst, damit sich alle Interessierten den Termin freihalten konnten.

Leider gab es trotz aller Planung eine Terminkollision, da Matthias Weber die Jugendweihe seiner Tochter im Verein feiern wollte. Da das Vereinsgelände groß genug ist, erwies sich später dieses Problem als nichtig.



Die Rückmeldungen auf die Einladungen waren anfangs recht verhalten.

Christof und Guiomar reisten aus Friedrichsdorf bei Frankfurt/Main schon am Vortag an. Annett kam aus dem tiefsten Südwesten angereist. Geert Schmelter mußte leider aus gesundheitlichen Gründen absagen.



Am Sonnabend trafen wir uns dann im Verein. Das Wetter spielte gut mit, wir hatten genau ein Schönwetterfenster erwischt.

Dittmar und Elfriede, Hartmut Schäfer, Jens Alwart und Christoph und Guiomar mit ihren 3 Söhnen waren vormittags zum Törn mit der SHANTY gekommen. Hartmut fuhr auf der YELLAND mit Dittmar und Elfriede mit, der Rest der Truppe bevölkerte die SHANTY.

Auf Höhe des Überseehafens machten wir kehrt, um gegen 16 Uhr zu Kaffee und Kuchen wieder im Verein zu sein. Vor Ort hatte die Crew schon alles vorbereitet und zum Schnack mit den ehemaligen gab es selbstgebackenen Kuchen und Kaffee. Anschließend wurden Gruppenfotos auf dem Steg geschossen und Dittmars Crew aus den 70ern besichtigte die SHANTY, um

anschließend im Cockpit von den alten Geschichten zu klönen.

Von der Crew aus den 80ern waren nicht so viele Crewmitglieder da. Klaus Fethke konnte leider wegen Krankheit nicht teilnehmen.

Abends gab es Salate und Fleisch und Würstchen vom Grill. Bevor etwas Regen einsetzte, konnten wir die Mahlzeit in Ruhe beenden und dann im Hörsaal Fotos und Videos aus den alten und auch den neueren Zeiten sehen.



Am nächsten Tag war Starkwind angesagt und ein Tagestörn auf die Ostsee angesetzt. Aufgrund des Wetters und der teilweise nicht vorhandenen Wetterschutzbekleidung der Gäste entschieden wir uns, nur nach Warnemünde zu segeln. Auf dem Hinweg waren Annett und Christof mit seinen Söhnen Anton und Julius mit an Bord, während Guiomar mit Sohn Nr. 3 Severin mit dem Auto nach Warnemünde fuhr. Nachdem wir

nach Warnemünde gekreuzt waren, gab es am alten Strom Fischbrötchen und Bier. Christof und Guiomar machten sich von Warnemünde aus wieder auf die Heimreise, wo sie erst in der Nacht wieder ankamen. Jens stieg dann bei uns auf und zusammen mit Annett segelten wir raumschots wieder zurück nach Gehlsdorf.

Alles in allem war es eine schöne Feier und alle Gäste hatten Spaß, einmal wieder ihre alten Segelkameraden zu treffen und die alten Geschichten auszutauschen.

Ich hatte auf ein paar mehr Gäste, speziell aus den 80ern und 90ern, gehofft. Aber der 70. kommt dann ja auch bald.

Dirk Schietke



## **Finn-EM in Rostock – Am Ende ist alles super gelaufen!**

Nach 1961 und 1969 fand vom 19. bis 27.07.2013 zum dritten Mal eine Finn-Europameisterschaft auf der Ostsee vor Warnemünde statt.

Alles begann mit einem Anruf von Andre Budzien und Uwe Barthel im Februar 2011 und der Frage, ob ich mir vorstellen könnte, bei der Organisation der Finn-EM 2013 mitzumachen.



© Robert Deaves

Die beiden hatten gerade erfahren, daß die IFA die Europameisterschaft 2013 an den DSFV e. V. vergeben wollte und Warnemünde als Austragungsort an erster Stelle stand.

Zu verdanken hatte wir diese Entscheidung einer Bewerbung, die Jan Kurfeld beim „Goldcup“ in San Francisco abliefern.

Sofort fiel mir wieder ein, wie ich 1969 als 14-jähriger auf einer Barkasse des ASK Rostock mit meiner OK-Jollen-Trainingsgruppe eine Woche lang die damaligen Finn-Segler um Jürgen Mier beim Kampf um den europäischen Titel beobachtet hatte und sicher war, später selbst in dieser Bootsklasse erfolgreich zu segeln. (Daraus ist dann leider doch nichts geworden!)

Aber die Entscheidung war natürlich klar, wenn schon nicht aktiv dann wenigstens organisatorisch an einer EM im Finn teilnehmen!

Nachdem wir dann nach einiger Zeit den finalen Startschuß der IFA vernahmen und ich meinen Heimatverein als Ausrichter gewonnen hatte, trafen wir uns in großer Runde im Februar 2012 zur ersten Sitzung des Organisationsstabes im Yachthafen Warnemünde – es sollten noch viele folgen.

Um es kurz zu machen – keiner von uns hatte Erfahrungen in der Vorbereitung so einer hochkarätigen Sportveranstaltung und der eine oder andere ist auch nicht wieder aufgetaucht.



© Robert Deaves

Es galt, Sponsoren zu gewinnen, taugliches Equipment zu finden, freiwillige Helfer zu akquirieren, Pressearbeit zu leisten, die Mitglieder verschiedener Segelvereine zu einen und diverse Vorurteile zu zerstreuen. Irgendwann waren wir damit fertig und es konnte beginnen!

Mit 115 Meldungen wurde ein Rekord aufgestellt. Die ersten Aktiven waren schon einige Tage vor der „Warnemünder



© Robert Deaves

Woche“ vor Ort und trainierten fleißig auf der Ostsee, nicht zuletzt profitierte die WaWo durch etliche internationale Teilnehmer.

Nach einer letzten Besprechung und dem Aufbau der Vermessungstische und des Org.-Büros trudelten dann die ersten „Offiziellen“, die Wettfahrtleitung um Robert Lamb und die Jury um Jon Napier, die Uwe vom Flughafen Hamburg abholte, ein – der Chefvermesser 2 Tage früher als angekündigt, mit Mühe konnte noch ein Quartier beschafft werden.

Die ersten Kontakte zwischen Corinne Rolland-McKenzie von der IFA und Udo Müncheberg als Cheforganisator ließen vermuten, daß sich hier keine lange Freundschaft anbahnte, irgendwie glätteten sich dann aber die Wogen und am Ende des Tages merkte man, daß alle doch das Gleiche wollten.

Nachdem die Anmeldung der Aktiven dann gelaufen war – 103 wagten sich an den Start – mußten 10 Auserwählte mit ihrem Material zu einer detaillierten Vermessung, der Rest bekam Aufkleber für Boot, Mast, Baum, Ruder und Schwert und mußte eine Erklärung abgeben, daß alles den Regeln

entsprach, Stichproben würden erfolgen. So geht es auch, alle waren zufrieden!

Am Sonntag, die Ostseeküste hatte ihrerseits Bilderbuchwetter parat, stand das Practice Race auf dem Programm. Wie anschließend bei jedem Rennen, ging erst der 2. Startversuch über die Bühne, nach der Startkreuz verschwanden die meisten Richtung Hafen – wie ich gelernt habe, segelt man ein Practice Race nicht zu Ende – und Klaus Reffemann fuhr vor Uwe Barthel dann den Sieg ein.



Nach der offiziellen Eröffnung am Abend durch den Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock konnten die Wettkämpfe ab Montag beginnen.

Die erste Wettfahrt endete mit einem Sieg von CRO 524, Ivan Klijakovic-Gaspic, vor dem späteren Europameister SLO 573, Vasilij Zbogar und dem amtierenden Deutschen Meister, HUN 40, Zsombor Berecz, Andre Budzien segelte als bester Deutscher auf den 12. Platz.



© Robert Deaves

Der 2. Lauf wurde bei einschlafendem Wind abgeschlossen, obwohl die Wetterprognosen für die kommenden Tage eher schwachen Wind vorhersagten und man keineswegs sicher sein konnte, die Meisterschaft zu einem gültigen Ende führen zu können.

Die Wettfahrtleitung agierte souverän, die ca. 600 m lange Startlinie lag super, wenn nicht, wurde auch mal kurz vor dem Startsignal abgebrochen und die Linie neu ausgerichtet. Da die ersten Starts immer mit einem allgemeinen Rückruf endeten, wurde sofort die schwarze Flagge gesetzt, in der 8. Wettfahrt fielen dem gleich 24 Segler zu Opfer.

Um es vorweg zu nehmen, das traumhafte Sommerwetter hielt an, Windstärken zwischen 2 und maximal 4 Bft. ermöglichten tollen Segelsport. Nach acht Läufen stand der Sieger fest, leider konnte kein Medalrace gesegelt werden, irgendwie hatte Rasmus sein Pulver verschossen.

Aus deutscher Sicht war wohl das Gesamtergebnis für den einen oder anderen ernüchternd.

Positiv muß man vermerken, daß Jan Kurfeld nach längerer, ausbildungsbedingter Segelpause als 27. bester Deutscher

wurde, Lennart Luttkus als 39. der Gesamtwertung immerhin 3. bei den Junioren, Glückwunsch!

Die „Touristen“ unter uns haben sich so ab Platz 78 eingeordnet, irgendwie waren wir immer ziemlich dicht beieinander. Für uns galt das olympische Prinzip, Teilnahme ist alles!



Ach ja, wir hatten auch Ehrengäste!

Nach einem gemeinsamen Abend am Dienstag in der Yachthafenresidenz

Warnemünde hatten die Finn-Legenden Jürgen Mier, Bernd Dehmel, Christian Schröder, Jochen Schümann, Frank Butzmann, Arne Akerson und Walter Mai Gelegenheit, am

Mittwoch an einer Regattabegleitfahrt teilzunehmen und sich ein Bild vom „Finn-Segeln heute“ zu

machen. Das war wohl so interessant, daß die Jury eingreifen und die Yacht mit den Beobachtern auf Distanz halten mußte. Den einen oder anderen muß es wohl in den „Fingern gejuckt“ haben!?

Fazit:

Wir haben eine tolle, vor allem sportlich und organisatorisch gelungene Finn Europameisterschaft im eigenen Land erlebt. Mein und natürlich auch der Dank des Vorstandes und der

Segler der DSFV e. V. gilt besonders den freiwilligen Helfern und Sponsoren, ohne die dies nicht möglich gewesen wäre. Man munkelt, daß es so gelungen war, daß eine Wiederholung, vielleicht auch ein Goldcup oder eine Masters, gern in Warnemünde stattfinden könnten, wir werden sehen!

Michael Möckel



### **Deutsche Meisterschaft der Ixylon Warnemünde 21. - 25. August 2013**

Dieses Jahr sollte die Deutsche Meisterschaft auf dem schönsten Revier der Welt stattfinden, der Ostsee vor Warnemünde. Für mich und Püttiplatsch wurde es nur eine sehr kurze Anreise. Der größte Teil der 40 Ixylonmannschaften war am Mittwoch schon da, um die Boote aufzubauen, Geschichten auszutauschen und den Bierwagen schon frühzeitig zu bevölkern. Ole mußte in Dresden erst noch seine Anatomiekünste unter Beweis stellen und kam so erst am Abend nach Rostock. Donnerstag früh waren dann fast

alle zur Eröffnung da, nur der Wind nicht. Und so wurde erst mal die rot-weiß-rot-weiße „Bierwagen“-Flagge gehißt. Zum Mittag gab Ole mehreren Seglern einen Döner aus, das machte ihn jetzt wirklich zu „Ole-ohne-Kohle“. Gegen Nachmittag entwickelte sich dann doch noch ein leichter Windhauch aus Ost, so daß endlich ausgelaufen werden konnte. Weil ja den ganzen Tag darüber geredet wurde, daß die Slipanlage wirklich sehr glatt ist, wollten dies einige doch noch beweisen und lederten sich hin. Bei strahlendem Sonnenschein wurde der Kurs vor dem Warnemünder Strand ausgelegt.

Beim Starten zeigten sich die meisten Besatzungen so engagiert, daß man die Ixylonklasse schon mit dem Startverhalten der Optimisten vergleichen konnte. Durch die wiederholten Startversuche wurde jeder sehr hektisch und aufgereggt. Beim dritten Startversuch wurden sogar fünf Boote durch die schwarze Flagge rausgeschmissen. Durch sehr viel Glück waren wir nicht dabei und durften somit den vierten und letzten Startversuch mitsegeln. Es wurde ein recht langweiliges Rennen. Der Wind war sehr gleichmäßig und so wurde das erste Rennen zum Einbahnstraßenfahren. Im Ziel konnten wir jedoch mit uns zufrieden sein, denn wir landeten auf Platz 9. Wir lagen also voll im Plan, unter die ersten 10 zu kommen. Für den Abend hatten die Organisatoren eine Hafenrundfahrt bis in den Rostocker Stadthafen geplant. An Bord gab es einen kleinen Snack, kalte Getränke und viele nette Gespräche. Außerdem wurde auch noch ausgelost, wer denn dieses Jahr den Bericht schreiben darf, und das Glück war auf unserer Seite. Mal ganz ehrlich, hattet ihr nur unseren Namen in dieser Tüte? Bis in die Nachtstunden wurde dann ganz nach Ixylonmanier dem Bierwagen beigewohnt.

Am Freitagmorgen zeigte sich die Ostsee mit bestem Wetter und 2–3 Beaufort aus Nord-Ost. Die erste Wettfahrt wurde pünktlich um 11 Uhr und mit heiß geliebter Black Flag gestartet. Diesmal zeigten sich die die meisten Segler ängstlicher bzw. disziplinerter, zumindest beim Starten. Wir

kamen am Start recht gut weg und segelten unsere Wunschseite rechts aus. Rein theoretisch sollte dort weniger Strom und guter Wind sein. Ob dies nun wirklich so war, sei mal so dahingestellt. Mit der Führungsgruppe konnten wir recht gut mithalten und konnten uns so mit der 1650 und der 1359 ein Match liefern. Da Volker es für wichtiger hielt, seine Führung gegen Bärbel zu verteidigen, was sicherlich die weiseste Entscheidung war, konnten wir mit freiem Wind recht dicht aufschließen. Volker kam doch noch ins Schwitzen, als wir mit nur einer Bootslänge hinter ihm über die Ziellinie segelten. Aber kurzzeitig sah er doch aus wie ein ängstliches Erdmännchen. Das war wohl das Beste in dieser Saison – einmal vorne Angst und Schrecken verbreiten. Beim zweiten Start siegte bei uns an Bord leider die Vorsicht, so daß wir mit vielen Abwinden zu kämpfen hatten und uns erst mal freisegeln mußten. Auf den geliebten spitzen Halbwind-Kursen konnten wir dann wieder Plätze gut machen, so daß wir unter den ersten zehn waren, die um Tonne 3 gegangen sind. Auf der nächsten Kreuz sind wir dann irgendwo in der Mitte gefahren und so konnten die Boote, die über rechts gekommen sind, wieder an uns vorbeiziehen. Bis zum Ziel konnten wir dann leider nichts mehr rausholen und haben als 13. das Rennen beendet. Dieses Rennen legten wir sofort als unseren Streicher fest, um gar nicht erst in Versuchung zu kommen, noch einen zu segeln. In der letzten Tageswettfahrt konnten wir unseren Plan dann wieder mit einem vierten Platz durchsetzen. Am Abend gab es was Warmes vom Grill, was Kaltes aus dem Bierwagen und danach stand noch die alljährliche Klassenversammlung an, bei der unter anderem ein neuer Kassenprüfer und die neue Jugendobfrau gewählt wurden.

Samstagmorgen war wieder Sonne und Wind. Da dieser etwas stärker war als die Tage zuvor, entschieden wir uns noch für den kleinen Spi. Pünktlich ging es wieder aufs Wasser und an die Startlinie. Wir kamen sehr gut weg, da wir sehr mutig an die Linie ranfuhren.

Auch die erste Kreuz, diesmal über links, lief sehr gut, weshalb wir Tonne 1 auch als erste runden konnten.

Leider gestaltete sich das Spi-Setzen als widerspenstig; während Ole die gefühlten hundert Umdrehungen entwirrte, fuhren die Mannschaften der 1650, 2529 und der 5220 an uns vorüber. Bis zum Ende des Dreiecks kämpften wir uns wieder an die drei ran und auf der folgenden Kreuz konnten wir dann auch schon Dirk hinter uns lassen. An Tonne 1 kamen wir kurz hinter den Byties an, diese hatten aber 2 Bootslängen vor der Tonne Probleme mit dem Pinnenausleger, der plötzlich, getrennt von der Ruderanlage, seinen eigenen Weg ging. So waren also nur noch meine Eltern mit einem riesigen Vorsprung vor uns, den wir definitiv nicht knacken konnten. Auf der Zielkreuz konnten wir den Abstand zu den folgenden noch ein bißchen vergrößern, bis uns 500 Meter vor der Ziellinie der Großbaum um die Ohren flog. Uns ist zum Glück nichts passiert und auch sonst ist alles heil geblieben, aber der Schreck war groß. Für uns war der Wettfahrttag gelaufen, denn wir konnten uns nur noch reinschleppen lassen. So waren wir laut Ole wenigstens als erste am Bierwagen. Auf dem Wasser wurde noch heftig weiter gekämpft, dies konnten wir jedenfalls aus den Erzählungen und den Ergebnislisten schließen. So konnten Bärbel & Stefan sich den Sieg sichern, Volker & Schicki wurden Vize-Meister und Steffen Rach & Antje Weichert holten sich zu ihrer eigenen Überraschung die Bronze-Medaille. Euch allen Herzlichen Glückwunsch! Besonders gefreut haben wir uns, daß Caro & Gregor in der letzten Wettfahrt alle anderen hinter sich gelassen haben.

Den Organisatoren und Sponsoren vielen Dank, daß ihr uns so eine schöne Veranstaltung auf so einem schönen Revier ermöglicht habt! Wir hatten, trotz des Pechs, schöne Segeltage und hoffen, daß es allen so gut gefallen hat wie uns und daß ihr nächstes Jahr wieder nach Warnemünde kommt!!

Johanna und Jan-Ole (XY 26)

## Fotogalerie 2013



Andy und Hölzi warten auf den Brückenzug in Nykøbing







© Robert Deaves



© Robert Deaves



© Robert Deaves



© Robert Deaves



© Robert Deaves





Rund Bornholm





## Jahresbericht der gemeinsamen Jugendgruppe des ASV z. R. und des MYCR

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. So verbrachten wir eine schöne Woche im Schnee bei Petr in seiner Pension Bily Horec!

Mit dem langen Winter hatten wir wie alle unsere Probleme, eisige Temperaturen und Schnee erschwerten die Bootsarbeit



in Gehlsdorf ungemein, dennoch konnten wir zumindest die Boote fertigbekommen, die mit ins Osterlager wollten, und so ging es trotz Schnee und Eis nach Rerik zum Segeln.

Mit unseren Segelbooten zwischen dem Schnee waren wir nicht nur die Touristenattraktion, leichter Wind und Sonnenschein



sorgten auch dafür, daß nicht ein einziger Segler um eine Auszeit bei den Trainingseinheiten bat. Dies zeigte wohl auch dem Winter, daß er nun endlich aufgeben soll, und zum Ende des Lagers war dann auch der Schnee fast weg. Paul konnte die Trainingslagerwettfahrt sogar gewinnen.

Direkt nach dem Trainingslager stand der Bernsteinpokal in Ribnitz an. Auch hier liefen im Vorfeld die Diskussionen, ob aufgrund der Temperaturen die Regatta überhaupt stattfinden sollte und der Bodden bereits wieder eisfrei sei. So waren es zwar weniger Teilnehmer als in den vorangegangenen Jahren – mit einem Sieg bei den Cadets und einem zweiten Platz bei den Opti B konnten wir jedoch zeigen, daß mit unseren Seglern dieses Jahr zu rechnen ist.

Eine Woche später beim Gothaer Cup hatten wir bereits auswärtige Gäste aus Rerik und Malchow bei uns auf dem Gelände – ein Grund mehr, rechtzeitig zu dem Wochenende auch die letzten Boote auf die Wiese zu bekommen und die Bootshalle auf „Sommerbetrieb“ einzurichten. So konnten wir

selbst auch mit 2 420ern, 4 Cadets und 9 Optis an den Start gehen. Paul konnte in seiner zweiten Regatta des Jahres erneut einen zweiten Platz ersegeln.

Auch wenn wir uns danach ein regattafreies Wochenende gönnten, war für uns nicht segelfrei. Das reguläre Segeltraining immer dienstags und donnerstags sorgt dafür, daß wir nicht nur Spaß bei Segeln haben, sondern auch für eine solide sportliche Entwicklung unserer Segler. Schließlich wollten wir ja auch noch mehr Erfolge erringen.

Mit dem BMW-Cup in Güstrow stand die erste WM-Ausscheidung der Cadets an. Daß dieses Jahr die WM-Teilnahme heiß umkämpft würde, zeigte sich bereits an dem großen Starterfeld: mit 52 Cadets toppten sie sogar noch die Optis und sorgten dafür, daß der Insee ordentlich voll war. Darüber hatte sich anscheinend auch der Wind erschreckt und sorgte mit leichtem und drehendem Wind für schwierige Segelbedingungen. Sowohl mit dem Wind als auch mit dem großen Feld kamen unsere Segler dann auch nicht ganz so gut klar und zeigten zwar gute Leistungen, die jedoch noch ausgebaut werden müßten, wenn sie zur WM wollten.

Auch eine Woche später war das Starterfeld bei unserem eigenen Ostseecup mit 40 Cadets, davon auch zwei tschechischen Booten, angesichts des Reviers nicht unbeachtlich. Wie in den vergangenen Jahren konnten wir auf die Unterstützung von Axel Rafoth mit seiner AVIOR, Inga Ahrens und Egbert Svenson zählen.

Da die ersten Wochen des Frühjahrs aufgrund der vielen Regatten ziemlich anstrengend waren, freuten wir uns nun auf ein paar Wochenenden Regattapause. Diese Zeit nutzten wir neben dem Training für eine Fahrt zum Schnatermann. Aufgrund des schlechten Wetters (Regen, Wind und nicht ganz so angenehme Temperaturen), waren es nicht ganz so viele Segler. So entschieden wir uns kurzerhand um – statt Motorbooten und Kinderjollen stiegen alle auf die PAPILLON auf. Im Matchrace zwischen 505er, Pirat und Vierteltonner ging es dann zum Schnatermann, wo wir von den Eltern mit

einem glühenden Grill erwartet wurden. Auf der Rückfahrt konnten wir sogar Spi segeln, so daß wir zügig – und inzwischen auch fast trocken – zurücksegeln konnten.

Anfang Juni waren zwei Regattawochenenden unmittelbar hintereinander in Sachsen. Daher konnten wir die Boote gleich dort lassen und waren zumindest auf zwei Strecken etwas schneller.



Mitte Juni stand die Sommersonnenwendenregatta in Rerik an. Doch statt sommerlicher Temperaturen war es vor allem windig, so daß sogar unser großes Mannschaftszelt vom Wind abhob und umgeworfen wurde. Dank unserer Verladegurte konnten wir es dann aber stabilisieren und doch noch eine trockene Nacht verbringen.

Die letzte Regatta vor den Ferien war der Eurawasserpokal. Hier konnten wir noch einmal mit vielen Seglern an den Start gehen. Auch unsere jüngeren Nachwuchssegler beteiligten sich an der Regatta.

Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren waren die Sommerferien dieses Jahr nicht für alle Segler frei. Zunächst standen die Deutschen Jugend- und Jüngstenmeisterschaften in Ribnitz an. In diesem Jahr wurden die Meisterschaften aller Jugend- und Jüngstenmeisterschaften wieder gemeinsam ausgesegelt. Über 16 Bootsklassen und 647 Boote sorgten dafür, daß es in Ribnitz kaum einen Nichtsegler gab. Wir selbst hatten ferienbedingt nur 2 Cadets am Start und Christian Zils. Er konnte als Aushilfs-Vorschoter von Hannes Krüger (RoYC) das erste Rennen mit einem dritten Platz abschließen. Leider konnten sie diese Plazierung nicht halten – was jedoch in einem hochrangigen Feld mit eingespielten Crews und bekannten Namen auch nicht zu verlangen war. Die Cadets mußten ihre Meisterschaften bereits vor den anderen Bootsklassen beenden, da es im direkten Anschluß an die Regatta direkt nach Belgien zur WM ging.

Unsere Segler hatten sich letztendlich im harten Konkurrenzkampf um die WM-Plätze nicht ganz durchsetzen können, dank unseres Sponsors konnten wir trotzdem mit drei Schiffen an der parallel durchgeführten Promotional Regatta teilnehmen. Es erwartete uns neben einem Supersommerwetter eine professionell ausgerichtete internationale Regatta auf einem sehr anspruchsvollen Segelrevier auf der Nordsee. Zunächst war die Beachtung von Strömungsrichtung und –stärke für unsere Segler etwas, was sie in der Ausgeprägtheit nicht mal theoretisch kannten. Doch bald schafften sie, dies neben dem Segeln bei brechender Welle und in einem großen anspruchsvollen Feld zu meistern. Abgesehen vom Seglerischen war die Regattateilnahme für unsere Segler auch an Land ein großes Erlebnis – vom Erleben von Ebbe und Flut beim Baden, über Geschichtsunterricht am Atlantikwall am Lay Day bis hin zu Englisch-Nachhilfe beim Kubb-Spiel gegen Australien. Glücklicherweise haben auch die Golfcars unserer Herberge das gesamte deutsche Team gut verkraftet...

Parallel zur WM sind unsere restlichen Segler auch nicht träge geblieben, sondern gemeinsam mit Julian und Hans und ein paar Seglern von Turbine nach Kröslin ins Sommerlager gefahren. Die Kombination mit Schlafen in unseren Trainingslagerzelten und Verpflegung durch die Marina erlaubte es uns wieder, das Lager preiswert zu gestalten und dennoch voll aufs Segeln konzentrieren zu können. Auch das Wetter spielte mit, so daß wir alle Tage auf dem Wasser verbringen konnten. Einen Tag sind wir Richtung Rügen aufgebrochen, leider sorgte eine Flaute dafür, daß wir unser Mittag auf halber Strecke im beintiefen Wasser zu uns nahmen. Abends hatten die Kinder ebenso eine Menge Spaß. Rollenspielrunden mit dem Spiel „Werwolf“ waren jeden Abend auf dem Programm.

Dann waren die Sommerferien um und pünktlich mit dem Schulbeginn ging auch unser wöchentliches Training wieder los.

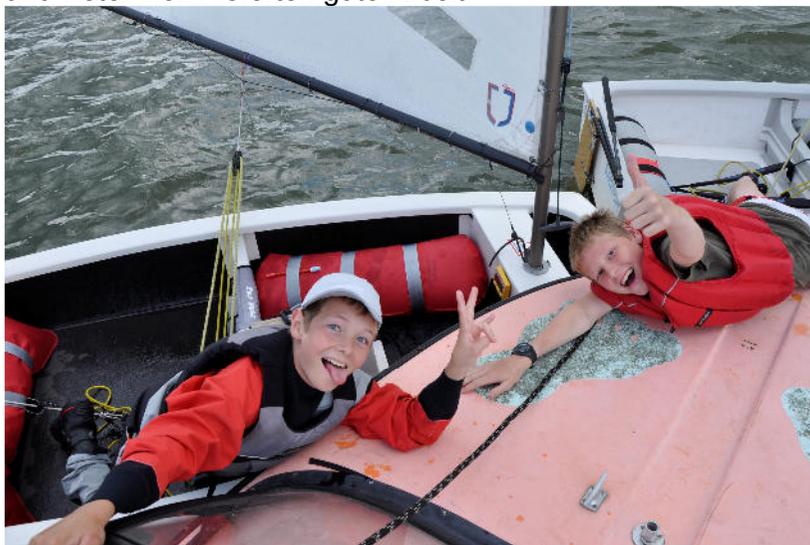
Die Cadets fuhren nach Berlin zur Berliner Meisterschaft. Durch die starke Unterstützung unserer Optisegler gingen wir sogar mit 5 Booten an den Start. Oskar und Lasse konnten sich sogar den Vize-Meister-Titel sichern.

Die LJM kurz danach fand in Ribnitz statt und wir konnten wie jedes Jahr mit vielen Booten teilnehmen. Unsere zwei Mannschaftszelte konnten wir genau nebeneinander aufbauen. So blieb uns dazwischen noch Raum zum Sitzen – und sogar zum Hausaufgaben Machen.

Die Landesjugendmeisterschaft war für viele unserer Segler die Abschlussregatta in ihrer Bootsklasse. Oskar, Anton und Johannes stiegen in den 420er um, ihre Vorschoter in den Opti und im Cadet wurden wieder Boote für die nächsten Nachrücker frei. Die verbleibenden Herbstwochen nutzten nun unsere Segler, um mit ihren neuen Booten klarzukommen.

Mitte September bei unserem Blauen Band der Jugendbootklassen konnten dann viele bereits zeigen, daß sie sich in ihrer neuen Klasse auf der Regattabahn behaupten können. Mit

103 Booten konnten wir wieder viele Segler auch aus Nordrhein-Westfalen, Berlin und Sachsen begrüßen. Dank der bewährten Mithilfe aus dem Verein fühlten sich wieder alle wohl und die Wettfahrten konnten reibungslos über den Kurs gebracht werden. DIE HÄRTE von Ingo stand uns trotz eines kaputten Motors als Starschiff zur Verfügung. Auch das Team auf dem Zielschiff AVIOR von Axel und das Regattabüro mit Birgit und Inga sowie unsere Wettfahrtsleiter Mathias Mahnke und Peter Horn lieferten gute Arbeit.



Als letzte Rostocker Regatta folgte der Messecup. Mit dem Sieg bei den Cadets durch Paul und Sebastian und einem dritten Platz durch Michel bei den Optis war die Regatta für uns sehr erfolgreich.

Die letzte Regatta des Jahres war der Nebelpokal in Güstrow, leider mal wieder mit fast keinem Wind – dafür mit viel Sonnenschein. Neben Paul und Michel, die ihre guten Plätze vom Messecup bestätigten, zeigte auch Johannes, daß er seinen Opti sehr gut beherrscht. Vincent und Jannes konnten im Piraten zeigen, daß sie auch schon eine ganze Wochenend-Regatta durchstehen können, und durften

zwischendurch sogar steuern. Gegen die 470er hatten sie es jedoch im wahrsten Sinne des Wortes schwer bei Flaute und 4 Personen an Bord.

Unser regelmäßiges Segeln in der Woche haben wir bis zur Zeitumstellung beibehalten. Dann überraschte uns die Dunkelheit nun vollkommen, so daß die Boote geputzt im Jugendschuppen verstaut wurden und wir wieder mit dem Wintertraining in der Gehlsdorfer Sporthalle und der Borwinschule begannen.

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.



Birgit

## Cadet-WM 2013 in Nieuwpoort, Belgien

Die Kindergruppe von ASV z. R. und Mecklenburger Yachtclub nahm im Sommer 2013 mit drei Booten an der Cadet-WM im belgischen Nieuwpoort teil. Alle drei Mannschaften hatten für die „Promotion“ gemeldet, die immer parallel zur eigentlichen WM gesegelt wird. An der „Promotion“ nehmen diejenigen teil, die sich nicht unter die besten 7 Cadetcrews ihres Landes qualifizieren konnten, aber trotzdem mal in einem großen, internationalen Regattafeld segeln möchten.

Begleitet wurden die Cadetsegler von Mäcki und Birgit mit ihren beiden „Juniortrainern“ sowie einigen Eltern. Zusammen mit den anderen WM- und Promotion-Teilnehmern zählte das „Team Germany“ 19 Cadetcrews.



Team Germany

Die belgischen Gastgeber hatten alles hervorragend organisiert, bis hin zum tollen Segelwetter. Und die

Cadetsegler aus insgesamt 12 Ländern waren ein nettes Völkchen.

Die Nordsee mit ihren Gezeiten (Tidenhub 4 m) und vor allem Gezeitenströmungen war ein spannendes Revier, auch die Wellen waren etwas größer als auf der Unterwarnow.

Johannes Machur vom ASV z. R. war als Vorschoter dabei:

*Am Donnerstag, 25. Juli, ging es los in das belgische Nieuwpoort. Dort erwartete uns eine strikte Planung:*

*Freitag – Vormittags erstmal die sehr genaue Vermessung. Mein Steuermann Anton Schmitter vom MYCR und ich hatten Glück, daß die Kinder unseres Trainers Mäcki das Becken für den Schwimmtest der Schleppleine fast leer geplantscht hatten, so kam unsere Schleppleine durch den Test, obwohl sie nicht schwimmfähig war.*



Die „Juniortrainer“ betreuen den Schwimmtest der Schleppleinen

*Nachmittags wurden die Cadets aufgetakelt und Birgit fuhr mit unseren drei Rostocker Cadets zu einem Probeschlag raus auf die Nordsee.*

*Samstag Mittag war dann feierliche Eröffnung mit Blaskapelle und Fallschirmspringern. Ich hatte die Ehre, die deutsche Flagge mit hochziehen zu dürfen.*



Hissen der deutschen Flagge

*Am Nachmittag gab es für alle Teilnehmer einen Probelauf. Der mußte aber wegen Flaute abgebrochen werden.*

*Sonntag – endlich richtig segeln, endlich Regatta. Bis Mittwoch war auf den Wellen mit Spi Surfen, Kentern, wieder Aufrichten und weiter Segeln angesagt. Den Spaß hatten wir bei 3–5 Windstärken. Trotz Böen und hoher Wellen haben wir aber nie auf den Spi verzichtet.*

*Richtig fies waren die Gezeitenströmungen.*

*Gleich bei der zweiten*

*Wettfahrt wurden wir bereits kurz vor dem Start einfach über die Startlinie getrieben. Allerdings nur so wenig, daß wir das nicht bemerkt haben. Erst nach dem Lauf haben wir erfahren, daß wir für den Lauf disqualifiziert wurden.*

*Die Strecke vom Hafen bis auf die Nordsee (knapp 2 sm) und zurück wurden wir meistens geschleppt.*



Schlepp zurück in den Hafen nach der Regatta

*Am Mittwoch war endlich der Pausentag, an dem wir den Atlantikwall aus dem zweiten Weltkrieg besichtigt haben. Zu Hause im „de Zeekameel“, unserer Jugendherberge, haben wir unsere Badesachen geholt und sind mit den Golfkarts der Herberge an den Strand gefahren. Donnerstag und Freitag war dann noch mal richtig Regatta.*



Im Golfkart auf dem Weg zum Strand



Wellenreiten auf der Nordsee

*Am Samstag waren dann nur noch zwei Läufe. Noch bevor der erste Lauf startete, flog bei unserem Want ein Bolzenring raus (das Luv-Want), bei der nächsten Wende kam dann der Bolzen. So segelten wir ohne Lee-Want zum nächsten*



Da fehlt doch was

*Trainerboot, das dann ein deutsches Trainerboot holte. Als dieser versuchte, einen neuen Bolzen zu finden, fuhr er zu weit nach vorne und der Mast kippte nach vorne auf den Luftschlauch des Trainer-*

*schlauchboots. Der Trainer gab es dann auf und schleppte uns zu Mäcki und meinem Vater, der an diesem Tag als zweiter Mann mit auf dem Trainerboot war. Die beiden schleppten uns in den Hafen, wo wir geschützt vor den Wellen den Mast stellten und so nur die erste Wettfahrt verpaßten.*

*Bei der Siegerehrung am Samstag Nachmittag schafften wir es trotz Promotion (Nebenregatta zur WM) nicht höher als auf Platz 24, unsere zwei anderen Cadets auf Platz 21 und 31, da die anderen Nationen auch sehr stark waren. Nach der Siegerehrung war großer Tausch der Mannschaftskleidung unter den Regattateilnehmern. Ich konnte ein argentinisches WM-Kapuzenshirt ergattern.*

*In der Nacht ging es mit dem 3-er Cadettrailer zurück nach Deutschland, wo wir am Sonntag ankamen.*

*Allen sechs Seglern hat die WM viel Spaß gemacht!  
Johannes Machur (11)*

## **Homo wiking caravanensis**

„Borders? I have never seen one, but I heard they exist in the mind of some people“. Dieser Ausspruch Thor Heyerdahls steht über dem KON-TIKI Museum in Oslo. Auf dem Rückweg wollten wir dort unbedingt vorbeischaun. Norwegen. Schon Thor wusste, das Meer ist etwas Verbindendes, nichts Trennendes. Da dieses schöne Land aber erstens weit weg ist und zweitens die engen Fjorde zum Segeln nicht so tauglich, tauschten wir für diese Reise Boot gegen Wohnmobil. Es gibt dort keine Euronen, fühlt sich also richtig wie Ausland an, wenn man bezahlt, und die Sprache macht einfach Spaß. Schilder und Hinweise sind meist leicht verständlich und sorgen oft für ein glückliches Lachen. Beispiel: Feuerlöscher heißt Brandslukker und Feuerlöschschlauch heißt Brandslange. Auf diese Art findet man sich gut zurecht.

Zunächst bringt uns die Fähre nach Larvik. Denn dies ist der Geburtsort von Thor Heyerdahl und der ist ein sehr bekannter norwegischer Forscher und Seefahrer. Obwohl er in jungen Jahren furchtbare Angst vor dem Wasser hatte und angeblich erst schwimmen lernte, als er mit seinem Balsaholzfloß kontrolliert Schiffbruch erlitt. Wir entdecken, daß auch Colin Archer, der Konstrukteur der gleichnamigen, sehr seetüchtigen Spitzgatter ein Sohn der Stadt ist. Beiden ist ein Denkmal gesetzt, Thor schon zu Lebzeiten, wie Nelson. Von einem ist das Geburtshaus erhalten, vom anderen die Stelle, wo die Werft stand.

Über Kristiansand und Lindesnes geht es weiter Richtung Stavanger. Wir erfahren Natur und bewundern alte Häuser. Mit der Fähre auf die nördliche Seite des Lysefjords. Hier befindet sich der Prekistolen, ein kleines Felsplateau in 604 m Höhe, das wir erobern wollen. Wie sich herausstellt, sind wir nicht die einzigen. Gruppen von Pfadfindern, Menschen jeglichen Alters und Konstitution, mit und ohne Hund kraxeln über die Steine nach oben. Nach ein und einer halben Stunde ist es geschafft und der Ausblick ist es wirklich wert, auch wenn wir ihn mit ein paar hundert anderen teilen. Unter uns funkelt türkisblaues

Wasser in der Sonne. Alle kriechen und robben vorsichtig an den Abgrund, um hinunter zu spähen. Nur die Mutigsten lassen die Beine über die Kante baumeln.



Am folgenden Tag schon das nächste Highlight, Kjerag Bolten. Ein faustkeilförmiger Stein, der in 1024 m Höhe in einer Felsspalte steckt. Über einen kleinen Pfad kann man draufsteigen und das Kribbeln im Bauch genießen. Am Morgen ist es reichlich neblig, ich beschließe aber, auf die Sonne zu vertrauen, und marschiere los. Es ist wesentlich einsamer und ich schließe mich einem dänischen Pärchen an, er ist Extremmarathonläufer und schwirrt um uns herum wie ein Kolibri, seine Freundin und ich hecheln hinterher. Die Aufstiege sind steil und es geht über Steine und nackten Fels. Als Kletterhilfe hängen an einigen Stellen Ketten herunter, an denen man sich hochziehen kann. An Stellen, die von der Sonne nicht erreicht werden, liegt noch Schnee, obwohl es doch schon Juli ist. Bald sind wir über dem Nebel und mir fällt

ein, daß ich keinen Sonnenschutz aufgelegt habe, hoffentlich gibt das keinen Ärger mit meinem Admiral. Am Ziel heißt es anstehen, bis andere vor uns ihr Foto gemacht haben, denn es kann immer nur einer. Aber nicht jeder traut sich den großen Schritt zu, um auf den Stein zu kommen. Der Lysefjord unter uns ist mit weißer Watte gefüllt und nicht zu sehen. Zurück auf dem Parkplatz spüre ich meine Beine deutlich, aber wir wollen noch einen Zeltplatz erreichen, also rauf auf den Bock. Die Fahrt ist wie immer schön, Felsen und Wasser im Wechsel, kurven wir herum, daß die Crew hinten seekrank wird. Neben anderen Wohnmobilisten, die hinter Kurven lauern, begegnet uns eine ganz neue Gefahr: Schafe, die mitten auf der Straße stehen und nur ungern Platz machen, schließlich sind sie hier heimisch und wir sind die Eindringlinge. Nach endlosen Serpentinaen und einem Tunnel, einspurig mit Einhundertachtziggradkurve, die unsere Bremsen zum Qualmen bringen, erreichen wir einen schönen Zeltplatz am Ende des Fjords. Was mich beeindruckt – ein russisches Pärchen mit einer schwarzen Korvette und Zweimannzelt, die hier rasten, jeder eben mit so viel Komfort, wie er möchte.

Von hier an darf man eigentlich schon vom Rückweg sprechen, da der nördlichste Punkt erreicht ist. Nächste Reißzwecke auf der Karte ist Oslo, Hauptstadt natürlich und Stadt der Museen. Auf dem Weg dahin noch eine wunderschöne Stabkirche anschauen. Da riecht es schön nach Teer und die Konstruktion ist wirklich beeindruckend. Ein norwegischer Schüler, der hier die Kasse bedient, wird mit allerlei Detailfragen gelöchert, bis es keine mehr gibt. Die sonderbaren Spuren in der Außenwand kommen von den Messern, die man nicht mit hinein nehmen durfte. Die Hauptstadt.



*Balsafloß KON TIKI,  
mit dem Thor  
Heyerdahl über den  
Pazifik segelte*

Das KON-TIKI-Museum ist Pflicht für uns, auch das FRAM Museum gleich daneben ist für Seefahrer ein Muß. Dann noch das technische Museum, wo man viel spielen und probieren kann, das soll genug sein.

Hinüber nach Schweden geht es, wo die Straßen einsam werden. Idyllische Plätze, gleich abseits der Straße, hier ist Wohnmobilland. Trollhättan am Gotaälv Kanal, wo uns ein deutsches Paar spontan zum Kaffeetrinken einlädt und ein stolzer Angler jemanden braucht, der ihn mit seiner frischen Beute fotografiert.

Dann wollen wir endlich über die Brücken fahren, die wir schon von unten kennen, Øresundsbron und Storebæltsbroen, bei Seitenwind eine Erfahrung mit Adrenalin. In Kerteminde machen wir halt. Kennen wir schon mit dem Boot, aber nie

waren wir in dem Meeresaquarium mit „Freigehege“, wo ein Pärchen Schweinswale lebt, die aus Fischernetzen befreit wurden und jetzt für die Wissenschaft arbeiten. Immerhin gibt es frisches Wasser und Futter dafür. Gleich nebenan in Ladby bewundern wir ein Wikingerschiffsgrab, sehr schön hergerichtet mit Originalfund und Nachbau.

Wir kommen nach Süden voran, die deutsche Grenze ist schon nah, als uns noch eine Reifenpanne ereilt.

Unser Fazit: So ein Wohnmobil hat schon was, schöne Orte, an denen wir schon vorbeigesegelt sind, haben wir kennengelernt. Aber: wer hinten sitzt, erlebt nur die Hälfte und kann wenig zur Törnplanung beitragen. Die Kommunikation ist nicht einfach und mal eben Kaffee kochen während der Fahrt geht auch nicht. Darum – gerne wieder, aber nur zu zweit.

FRANK (ENOLA)



## Jahresbericht UNIVERSITAS

### *Im Winter wird der Grundstein gelegt*

Das Jahr 2013 begann für die UNIVERSITAS-Crew – wie für die meisten Segler – mit der Winterarbeit. Es wurde mal wieder Zeit für einen komplett neuen Farbaufbau, was natürlich erstmal jede Menge Schleifen bedeutet. Die ganzen alten



Schichten Antifouling und verschiedene Primer mußten bis auf das Gelcoat runter. Damit hatten wir auch die Möglichkeit, zwei leicht eingedrückte Stellen auszubessern, die durch eine ungünstige Lagerposition auf den Böcken im Winter der Vorjahre entstanden waren.

Allwöchentlich trafen wir uns bei Temperaturen weit unter dem Gefrierpunkt (selbst in der Halle), aber: Viele Hände – (relativ) schnelles Ende. Leider verhinderten die anhaltend kalten Temperaturen lange den Anstrich. Erst Ende April wurden wir daher mit den

Winterarbeiten fertig und das Schiff konnte endlich wieder in ins kühle Naß gehoben werden. Am Tag der Arbeit wurde der Mast gestellt und am Wochenende dann endlich die ersten Schläge auf der Ostsee gemacht.

Von jetzt an hatten wir unser Highlight des Jahres fest im Blick: Deutsche Meisterschaften im Rahmen der Warnemünder Woche. Jede Woche fuhren wir daher mindestens einmal zum Training raus und übten die Manöver wieder und wieder und wieder... Sven Wegener konnte uns dabei wertvolle Tipps aus seiner Zeit auf der UTSIDER und der

ONE4ALL geben und die Arbeit der Crew damit entscheidend voranbringen.

Auch wenn nach so manchem Training die Arme gebrannt haben, war die Stimmung zu jedem Zeitpunkt gut und jeder trug mit seinem Einsatz zur kontinuierlichen Verbesserung der Zusammenarbeit an Bord bei, was sich in stetig wachsendem Bootsspeed widerspiegelte.

#### *6. Platz bei der IDM Offshore zur Warnemünder Woche*

Der Einsatz sollte sich gelohnt haben! Einen hervorragenden



6. Platz belegte die Crew der UNIVERSITAS bei der Internationalen Deutschen Meisterschaft im Seesegeln. Wir sind alle sehr glücklich über diese Platzierung, die ein toller Dank für die stressigen Wochen zuvor war. Es wurde viel

trainiert, repariert und organisiert, um die Teilnahme an der IDM Offshore (8.7. – 10.7.) sowie IDM Inshore (5.7. – 7.7.) zu ermöglichen.

Letztere lief für uns jedoch sehr frustrierend. Als einziges Vereinsboot gegen hochkarätige Teams samt Sponsoren angetreten, waren wir materialtechnisch einfach unterlegen. Dabei sind wir sehr gut gesegelt – auch die Starts liefen sehr gut. Nützt alles nichts, am Ende „nur“ Vorletzter. Trotzdem war es ein gutes Training für uns, das selbst eine Saison Mittwochsregatta nicht ersetzen kann.



Die IDM Offshore setzte sich aus 3 Wettfahrten zusammen – ein Trapez als Mittelstrecke sowie rund Bornholm mit Gesamtwertung und der ersten Hälfte Warnemünde—Bornholm. Start war am Sonntag (8.7.), an dem ein 20-sm-Trapez zu segeln war. Leider war zum geplanten Start ausgeprägte Flaute, so daß nachmittags auf einer deutlich verkürzten Bahn gesegelt wurde. Die ersten 2 Starts Gesamttrückruf, beim dritten waren wir leider zu früh über der Linie. Ärgerlich, viel Zeit verloren und am Ende nur Platz 9 – zu den oberen fehlten wenige gerechnete Sekunden. Am Montagmittag dann Start zu 3 Tagen Dauersegeln rund Bornholm. Bei bestem Wind aus WNW ging kurz hinter den Molenköpfen der Spi hoch. Darßer Ort passierten wir zum späten Nachmittag, Kap Arkona nach Sonnenuntergang. Tolles Nachtsegeln unter Spi und sternklarem Himmel.



Zum frühen Dienstagmorgen dann die erste Flaute. Nach 2 Stunden Dümpeln brachte uns eine Kursänderung auf die Südwestküste Bornholms aus der Flaute. Mit Leichtwindsegeln hangelten wir uns Dienstagabend bis zur Nordspitze Bornholms, dann wieder Flaute. Mit viel Einsatz an der Pinne und am Spi konnten wir unter Land einige Konkurrenten ein-

und überholen. Die einsetzende Brise aus NW brachte das Feld wieder in Fahrt und wir entschieden, am Wind etwas Richtung Schweden auszuholen.



Diesen Abend hatten wir dann noch ein Erlebnis der besonderen Art. Die erste Wache hatte sich nach dem Abendessen gerade in die Kojen gelegt, als in unmittelbarer Nähe auf einmal ein U-Boot auftauchte. Einige hundert

Meter vor uns kreuzte es unseren Kurs und verschwand wieder im Sonnenuntergang.

In der Nacht zu Mittwoch segelten wir bei weiter auffrischendem Wind auf Backbordbug mit Peilung Rügen. Wind und Wellen nahmen zu, Reff eins war nötig. Für den Mittwochmorgen verhiess der Wetterbericht immer weiter nördlich drehenden Wind. Wir planten, mit dem drehenden Wind dann knapp an Kap Arkona und Darßer Ort vorbei zu rutschen. Die Strategie ging auf, wenn auch mit Reff 2 und beachtlicher Wellenhöhe. Segeln war nun anstrengend und ohne Sicherheitsausrüstung durfte sich niemand mehr an Deck bewegen. Am Darßer Ort dann abfallen und Kurs Richtung Heimat. Zieleinlauf gegen 12.30 Uhr! Tolle und erfolgreiche Tage lagen hinter uns!

### *Der goldene Herbst*

Nach der IDM brauchten wir alle erstmal Urlaub und eine kleine Pause von den Anstrengungen der letzten Wochen und Monate. Anfang August nahmen wir das Training wieder auf

und stiegen dann auch in die Serie der Mittwochsregatten ein. Im Frühsommer hatten wir uns gegen diese entschieden und uns mit Manövertraining rein auf die Abläufe an Bord konzentriert. In der neuen ORC-Club-Wertung konnten wir dann auch einige gute Plazierungen ersegeln, die insgesamt jedoch aufgrund der vielen ausgelassenen Wettfahrten nicht mehr für die Top 10 reichten.

Am ersten Oktoberwochenende stand unsere traditionelle Herbsttour zum Tag der Deutschen Einheit an. Mit einer ordentlichen Brise von achtern ging es bei herrlichem Sonnenschein unter Spi bis nach Klintholm. Der Rückweg führte uns am Freitag über Nysted und Samstag wieder zurück in heimatliche Gefilde.

Der letzte Oktobertag sollte auch unser letzter Segeltag für die Saison sein. Bei herrlichem Sonnenschein und bestem Wind saugten wir noch einmal die Seebrise in uns auf, um mit dieser Erinnerung die bevorstehenden Wintermonate zu überstehen.

Vielen Dank an die ganze Crew für ihren Einsatz in der akribischen Vorbereitung auf die IDM und die vielen Stunden in der Bootshalle oder auf dem Wasser. Auf eine erfolgreiche Fortsetzung in der Saison 2014 mit dem Saisonziel: Weltmeisterschaft!

## Finn Dinghy European Championship

Warnemünde / Germany

19.07. – 27.07.2013



aus der Sicht von Heino WERNER

Eine der größten Herausforderungen unseres ASV z. R., wenn nicht die „Größte“ überhaupt, war die Ausrichtung der Europameisterschaften der Finn Dinghys 2013 vor Warnemünde.

Es ist mir nicht möglich, die Vielzahl an Helfern in der Vorbereitung und während der Meisterschaften an Land und auf dem Wasser zu benennen.

Aufmerksam durch die Erfolge des Nachwuchs-Finn-Seglers Jan Kurfeld aus Wismar (Junioren-WM 2007; Junioren-EM 2008), suchte die internationale Finnsegler-Klassen-Vereinigung für 2013 einen EM-Austragungsort im nord-

ostdeutschen Raum. Die Finn-Organisation entschied sich gegen Wismar – für Warnemünde.

Über Michael Möckel, aktiver Finn-Segler unseres ASV z. R., wurde die Anfrage zur Ausrichtung der Finn-EM 2013 in Warnemünde an unseren Verein herangebracht.





© Robert Deaves

Unser regattabegeisterter Vereinsvorsitzende Udo Müncheberg stellte 2011 auf einer Mitgliederversammlung das Projekt Finn Dinghy-EM 2013 vor und war von da an deren Organisationsleiter.

Zusammen mit dem Rostocker Regatta Verein (RRV) ging man ca. 1 ½ Jahre vorher an die Arbeit, wobei der ASV z. R. mit Udo die Hauptverantwortung und die vielen Helfer unseres Vereines die Hauptlast trugen.

Nach kurzer Zeit merkte man, es ist nicht ein Warnemünde-Cup der XY-Jollen.

Die vielen Anträge, Ausschreibung, Internetseite usw. mußten meist in Englisch verfaßt werden. Für den Wettfahrtleiter, Schiedsrichter und Vermesser hatte vor Ort keiner die entsprechende Qualifikation.

Dann das leidliche Thema der Finanzierung und das Auftreiben der Sponsoren.

Die Wertigkeit und Darstellung der Sponsoren hielt die Organisatoren bis zum Abschluß der EM in Atem.

Langfristig mußten die Begleitboote organisiert und geordert werden. Wir hatten 13 Schlauchboote mit und ohne Fahrer zu betreuen, zu besetzen und zu betanken, ebenso ein

Startkutter, ein Zielschiff, ein Pin-End-Boot, jeweils mit eigenem Skipper, die Wasserwacht.

Alle diese Schiffe mit ihren Besatzungen wurden auf dem Wasser von uns mit Lunchpaketen und Getränken versorgt usw.



Die heiße Phase der Vorbereitung begann eine Woche vor der Meisterschaft:

Einrichten des Organisationsbüros und Aufbau eines 8 x 4 m großen Vermessungstisches, denn die Vermessung aller Segel und Masten sollte als erstes schon vor der Eröffnung am Freitag beginnen.

Es mußten Absprachen über Absprachen getroffen werden, denn auf dem Jachthafengelände sind der Warnemünder Segelclub, die Sportschule, der Seglerverband Mecklenburg-Vorpommern, der Stadt- und der Landestrainer und die Segelmacherei ansässig. In allen Bereichen, ob Räumlichkeiten, Stell- und Lagerflächen, Liegeplätze überschneiden sich die Verantwortlichkeiten. Ständig mußt du einen anderen fragen, und dann sind sie sich untereinander nicht grün und dies macht die Sache nicht gerade einfacher.

Die ersten Finn-Teams waren schon angereist und absolvierten auf der Ostsee ihr Trainingslager. Sie wohnten in ihren Wohnmobilen bzw. im Hotel.

Die Sportschule und den Jachthafen bevölkerte gleichzeitig die Nationalmannschaft der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft. So herrschte schon in unserer Anfangsphase reges Treiben. Das noch nicht arbeitsfähige Org.-Büro wurde stark von neugierigen Besuchern frequentiert.



Udo mit Jochen Schumann

Die französische Finn Class Executive Director Corinne McKenzie übernahm das noch nicht geöffnete Org.-Büro, begrüßte dort alle Finn-Segler persönlich, legte sich sofort für deren Anliegen und Probleme ins Zeug und hielt so unserer gerade angekommenes Org.-Team in Trab. Dieses begegnete der Hektik mit dem Angebot einer Tasse Kaffee. Die Segler

bedankten sich später für die stets freundliche und angenehme Bedienung. Überhaupt war unser Org.-Büro-Team nach anfänglichen Anlaufschwierigkeiten optimal aufgestellt. Fachlich kompetent und mit immer besser werdendem Englisch konnten die anstehenden Aufgaben erledigt, die Probleme gelöst und allen geholfen werden.

Der russische Vermesser mit seinem Helfer kam schon am Mittwoch, einen Tag früher als geplant, die gebuchten Quartiere standen noch nicht bereit. In Warnemünde in der Hochsaison – überhaupt kein Problem!?!? Seitdem kennt Hansi die Preise der Jachthafenresidenz.

In die Planung einbezogen waren die Bootsliegendeplätze, die Stellflächen für die Wohnmobile und für die Zelte am ehemaligen Fähranleger und dahinter die Stellplätze für die vielen Trailer.

Genau am Anreisetag der Finn-Segler baut ein Caterer auf diesem Stellplatz ein Riesenzelt für die Abschlußveranstaltung der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft auf – natürlich ohne Anmeldung: „Wir feiern hier schon jahrelang.“

Sonnabend 20.07.:

Wir kommen früh in den Jachthafen. Vor dem noch verschlossenen Org.-Büro steht der Wettfahrtleiter Robert Lamb mit seiner schlagkräftigen siebenköpfigen britischen Crew. Robert Lamb war Wettfahrtleiter bei den Olympischen Spielen 2012 in London. Die Finn-KV hat ihn sich selbst ausgesucht.

Sie nehmen sofort das Org.-Büro und das Material in Augenschein und wollen sogleich loslegen, obwohl sie die Nacht unterwegs waren. Peter Ramcke, Hauptwettfahrtleiter der Kieler Woche, kennt Robert Lamb von früheren Veranstaltungen. Er bot uns für die Finn-EM seine Hilfe an, mit seinem perfekten Englisch und der Erfahrung als Wettfahrtleiter machte er das Bindeglied zwischen Wettfahrtleitung und Org.-Büro. Ihn schickten wir mit den britischen Sportsfreunden erst einmal zum Frühstück.

Vorher in der Vorbereitung hatten wir einen Tag lang das Regattaequipment (Tonnen, Leinen, Ankergeschirr, Flaggen, Tafeln usw.) von unserem Verein, vom WSC, vom Stadttrainer und vom Rostocker Regattaverein zusammengestellt und sorgsam im Org.-Büro aufsortiert. Alles wurde in Inventarlisten festgehalten und mit dem Hinweis „bei Verlust habt ihr es zu ersetzen“ quittiert.

Nach dem Frühstück kommt das britische Team und stürzt sich auf das Equipment. Jeder sucht sich, was er braucht, alles Geordnete ist in kürzester Zeit durcheinander. Mir wird jetzt schon angst und bange vor der Rückgabe. Aber es sind

Profis, jeder kennt seine Funktion im Team und weiß, was er braucht. Sie kennen sich schon lange und arbeiten mehrmals im Jahr zusammen.

Wir staunen, denn jeder hat noch seinen eigenen Equipmentkoffer mit Fernglas, Peilkompaß, Windmesser, GPS, Sprechfunk und mindestens 2 Stoppuhren usw. dabei.

Es fehlt die Flagge „V“ – 6mal die Flagge „V“.

Wir haben von deren Bedeutung noch nie etwas gehört und haben sie nur 1mal in unserem kompletten Flaggensatz parat. Ich frage Peter Ramcke: „Es bedeutet so etwas wie Weltuntergang und alle Boote haben sich zur Sondermeldung beim Startschiff einzufinden – haben wir aber noch nie gesetzt“. Und nun? „Kannst du noch 2 Flaggen besorgen? Und dann sagst du, die anderen hast du bestellt, kommen am Donnerstag und dann hat sich die Sache erledigt.“

Am Abend eröffnen Corinne McKenzie und der Oberbürgermeister Roland Methling im Festzelt die Finn Dinghy European Championship.

Im Anschluß gibt es eine Kleinigkeit zu essen, dazu noch ein Freibier.

Für Sonntagnachmittag ist ein Practice Race ohne Wertung vorgesehen. Auch für die Wettfahrtleitung ist dies ein Test, ob alles optimal vorbereitet ist. Ich bin für den Startkutter eingeteilt und unterstehe direkt der Wettfahrtleitung.

Robert Lamb möchte alle 103 Finn Dinghys aus 26 Nationen mit einem Start über die Linie bekommen. Dafür muß die Startlinie mindestens 700 m lang sein. Die Segelnummern am Leefaß können wir vom Startschiff nicht erkennen. Darum hat er an der Leemarke ein Pin-End-Boot hingelegt, das das Geschehen an der Leemarke beobachtet und natürlich über Funk mit dem Startschiff verbunden ist. Den dritten Fehlstart läßt er bei herrlichem Sommerwetter, aber abflauendem Wind laufen, nur 2 Boote kommen ins Ziel, die anderen fahren nach einem Kreuz- und einem Vormwindkurs nach Hause.

Der erste Regattatag, Montag 22.07., beschert uns Ostsee- urlaubersommerwetter. Kein Hauch Wind und spiegelglatte See. Pünktlich um 10.00 Uhr fahren wir mit dem Startkutter Prerow auf den Kurs, haben aber vorher an Land Startverschiebung gesetzt. Von der SO-Reedetonne treiben wir mit dem Kutter bis fast auf den Strand und warten sehnsüchtig auf Wind. Dann um 18 Uhr: „heute keine Wettfahrt mehr.“

Während wir auf See zur Untätigkeit gezwungen waren, hatten die Leute an Land um so mehr zu tun. Die Segler an Land schauten ständig in das Org.-Büro und erkundigten sich nach dem weiteren Verlauf. Ohne Pause mußten sie diesen Tag bestreiten, sind die Segler auf dem Wasser, herrscht im Org.-Büro Ruhe.

Am zweiten Regattatag, Dienstag 23.07., fahren wir schon um 9 Uhr raus. Nutzt aber nichts, müssen bis nach 11 Uhr warten, bis sich ein Lüftchen einstellt. Nach zwei Fehlstarts bekommen wir das Feld kurz vor 12 Uhr bei O 4–5 m/s gestartet. Gegen 13 Uhr haben wir die erste Wettfahrt im Sack.

2. Wettfahrt: wieder mehrere Fehlstarts. Robert Lamb ist ein fairer Sportsmann, er gibt seinen Finn-Seglern immer wieder eine Chance. Bei jeder neuen Wettfahrt fängt er den Start mit „P“ an. Ich hätte nach dem 3. Fehlstart generell die „Black Flag“ gezogen. D. h., wenn ein Segler eine Minute vor dem Start über der Startlinie oder deren Verlängerung ist, wird er disqualifiziert. Wir sind letztlich bei jedem Start über „P“, über „I“ bei „Black Flag“ angekommen, in der achten Wettfahrt wurden sogar 24 Segler deswegen disqualifiziert.

Wir bekommen die 2. Wettfahrt gestartet, ich bin froh, denn das Aufwendigste ist geschafft. Oben am Kreuzfaß gibt es eine Winddrehung von O auf NO. Robert Lamb bricht das Rennen ab. Es war die richtige Entscheidung. Der NO-Wind setzte ein und wurde immer kräftiger. Es wurden noch zwei Wettfahrten bei herrlichsten Bedingungen gesegelt.

Am Abend lädt der Veranstalter zu einer Schiffsfahrt auf die Rostocker 7 ein. Nach so einem herrlichen Segeltag und bestem Wetter haben alle Segler und Helfer gute Laune. Beim Anblick des von der Sonne abendlich angeschiedenen Rostock schmeckten die Fischbrötchen und das Bier besonders gut.

Am dritten Wettfahrntag bekommen wir nach einsetzender Seebrise gegen 12 Uhr bei schönem Segelwind und Hochsommerwetter drei tolle Wettfahrten gesegelt.

Im großen Regattazelt bekommt jeder Segler ein Willkomm-Bier und anschließend wird die Siegerehrung vom Vortage abgehalten. Weiter geht es mit der Bergfestparty, einem kleinen Büfett und Livemusik mit der Sängerin Eva Bauer.

Am vierten Wettfahrntag, Donnerstag 24.07., haben wir wieder traumhaftes Urlaubswetter ohne Wind. Gegen 14 Uhr setzt eine leichte Brise ein und nach mehreren Startversuchen bekommen wir gegen 16 Uhr das Feld zur 7. Wettfahrt gestartet.

Robert Lamb gibt sich für die 8. Wettfahrt alle Mühe, bricht vor dem 1. Fehlstart ab und verzieht die Startlinie, um vor dem 2. Versuch nochmals die Linie zu verziehen. Beim 4. Versuch wollen die Segler nicht mehr. Inzwischen ist es weit nach 18 Uhr und mit einem Klopff- und Pfeifkonzert provozieren sie einen Massenfrühstart – ab nach Hause.

Der fünfte Wettfahrntag, Freitag 25.07., gleicht dem Vortage. Der Kutter PREROW fährt zwar schon um 9 Uhr raus, aber erst gegen 16 Uhr bekommen wir die 8. Wettfahrt nach 8 Startversuchen, die vom Vortage mitgerechnet, gestartet.

Robert Lamb versucht noch vergebens, die 9. Wettfahrt zu starten. Drei Fehlstarts und zum Schluß drehende und abflauende Winde machen dem Vorhaben ein Ende.

Zum Ende des Tages stehen die 10 Teilnehmer für das morgige Medallrace fest, die dann den EM-Meister unter sich ausmachen.

Der sechste und letzte Wettfahrttag, Sonnabend 26.07., beschert uns wieder herrlichstes Badewetter. Wieder läuft das Startschiff um 9 Uhr ohne die Segel aus. Wir treiben auf der Ostsee ohne Wind bis an den Strand. Um 14 Uhr beendet Robert Lamb den seglerischen Teil der Finn Dinghy-EM.

Damit wird der Slowene Vasilij Zbogar Europameister in der Finn-Dinghy-Klasse 2013.

Auf den Plätzen folgen der Engländer Edward Wright und der Neuseeländer Andrew Murdoch. Bester Deutscher im Feld der 103 Starter wird Jan Kurfeld mit dem 27. Platz.

Nach dem Eintreffen im Hafen wird mit dem Rückbau begonnen. Im Jachthafen herrschen das übliche Getümmel und die hektische Geschäftigkeit.

Am Abend ehren unser Oberbürgermeister Roland Methling und der Wettfahrtleiter Robert Lamb im großen Partyzelt die Sieger.

Alle sich noch anschließenden Redner ziehen ein positives Fazit und bedanken sich beim Veranstalter für das gelungene Event bei doch schwierigen meteorologischen Bedingungen.

Nach Beendigung der Siegerehrung sind die Segler alle ruck zuck verschwunden, der Jachthafen ist verwaist.







Von allen Lasten befreit geht die anschließende Helferparty mit Büfett und Bier bis nach Mitternacht.

Ein Sprecher des Rostocker Regatta Vereins (RRV) bringt es auf den Punkt:

„Vor allem von den Aktiven kam viel positives Feedback, sei es zur englischen Wettfahrtleitung oder auch nur zu dem Fakt, daß es immer frischen Kaffee im Race Office gab. Letztlich hat der RRV seine Feuertaufe bestanden und was bleibt, ist das

angenehme Gefühl einer großen Hilfsbereitschaft, die jeder Beteiligte an den Tag legte.“

Die Finn Dinghy European Championship 2013 hat unseren ASV z. R. über die Ländergrenzen hinaus bekannt gemacht. Es waren ereignisreiche, erlebnisreiche, unvergeßliche Tage. Alle, die dabei gewesen sind, wissen, wovon ich spreche.

Mehr Informationen und Bilder unter:  
<http://www.finneuropeans.org/ec2013/>



## **Schwedentour von Mario und Janine** **22.06.2013 (Sa.) – 6.07.2013 (Sa.)**

Mitte Juni begannen die Vorbereitungen für die Tour, obwohl sie sich nicht groß von den Vorbereitungen für ein Jollenwochenende unterschieden. Es kamen ein Anker, paar lange Festmacher, zwei Felsennägel, eine Axt und die eine oder andere Flasche Wein zusätzlich zur normalen Ausrüstung hinzu. Was nicht fehlen durfte, waren natürlich die Seekarten, in denen nicht nur die schwedischen Küstengewässer, sondern auch die zu gewissen Zeiten gesperrten Inseln (Vogelschutzgebiete) sowie Ankerbuchten mit Trockentoiletten eingetragen sind. Wir waren von dem genauen Gebiet, das wir besegeln wollten, bis kurz vor Abreise frei.



*Freitag, den 21.06.*

haben Jan Giese und Mario die WIND HUNTER nochmal von innen und außen bei der „Freitagsregatta“ gewaschen (gekentert), danach wurde sie durch die Hilfe vieler Hände auf den Straßentrailer gepackt und in die Backbordstraße gefahren, wo sie mit der schon bereitgestellten Ausrüstung beladen wurde.

*Samstag den 22.06.*

Am Abend haben wir Berndts 40ten sowie die Taufe der SUNDEVIT gefeiert, gegen 21 Uhr haben wir uns von allen verabschiedet und bekamen jede Menge guter Wünsche mit auf den Weg. Dann haben wir zu Hause kurz den Trailer angepickt und sind die 10 min zur Fähre gefahren, ohne Wartezeit sind wir auf die MECKLENBURG VORPOMMERN gekommen. Leider haben wir keine ruhige Ecke gefunden, wo wir unser Lager (Luma + Schlafsack) aufschlagen konnten. Somit hat Janine (Kreditkarte sei Dank) kurzerhand eine Kabine gebucht, in der wir im Doppelstockbett die Nacht verbracht haben.

*Sonntag den 23.06.*

wurden wir um 5.00 Uhr von einer Lautsprecheransage unsanft geweckt. Um 6.30 Uhr waren wir von Bord und sind somit im Land der Elche, IKEA und Blaubeerprodukten angekommen.

Nun ging es Richtung Nordosten, denn wir haben uns für das Gebiet um Oskarshamn als Startpunkt für unsere Tour entschieden. Über Ystad, wo wir erst mal Frühstück gegessen und uns mit schwedischen Kronen eingedeckt haben, sind wir nach Kalmar gefahren. Dort schauten wir uns das Wasa-Schloß „Kalma Slott“ an, für Janine leider nur von außen, da Mario wieder auf die Uhr geschaut hat und darauf hinwies, daß wir HEUTE noch einslippen und die erste einsame Schäre suchen wollten.

Nachdem Janine im Reiseführer entdeckt hat, daß es in Oskarshamn ein AKW gibt, haben wir uns kurzerhand für das etwas nördlicher liegende Figeholm als Startpunkt entschieden. Dort angekommen, fanden wir nach kurzer Suche auch einen sehr guten Slipp bei der schwedischen „Rescue“. Janine fragte kurz im benachbarten Segelverein nach, ob hier das Slippen und das Abstellen des Autos für zwei Wochen erlaubt wären. Dort hat sie nicht zum letzten Mal für erstaunte Blicke gesorgt, als die Vereinskameraden die Größe des Bootes gesehen haben. Dort wurde ihr auch der „Deutsche“ Felix vorgestellt, Felix wohnt seit acht Jahren in Figeholm und kam aus Hannover.

Er kam kurz auf einen Schwatz vorbei, als das Boot schon schwamm und fast völlig ingeräumt war. Von ihm bekamen wir ein paar gute Empfehlungen, wo wir die erste Nacht verbringen konnten, und die Info, daß wir das AKW noch vor uns haben (Mist, nicht nördlich genug gefahren ;o).

Gegen 18 Uhr begann nun unsere eigentliche Schwedentour, wir legten aus Figeholm ab, um auf der nur 2 sm entfernten Insel L.Bergö erstmals mit Buganker und dem Heck am Felsen festzumachen. Mario machte das Boot schlaffertig, das bedeutet im allgemeinen die Plicht trocken machen, Segel aufrollen, Wäscheleine zwischen Vorstag und Wanten spannen, Persenning über das Boot ziehen, Koch-Equipment ans Land reichen, Luftmatratze aufblasen, Bettsachen auspacken, Janine = Schlafsack / Mario = Federbett.

Der Grill wurde angeworfen, eine Flasche Wein geöffnet und auf den ersten Urlaubstag angestoßen. Bevor es in die Koje ging, haben wir noch einen kleinen Inselrundgang gemacht, in 5 Minuten waren wir damit durch.



*Montag, der 24.06.*

Gleich in der ersten Nacht haben wir die Nachteile vom Ankerliegen, Felsen und einem Boot ohne Überhänge erlebt: durch den leichten, aber vorhandenen Tidenhub von ca. 10 cm hatten wir leichte Grundberührung und mußten so das Boot ein wenig vom Felsen abbringen, nun kam Janine nicht mehr an Land, dieser Zwiespalt sollte uns die ganze Tour über begleiten.

„Wegen der unterbrochenen Nacht und dem stressigen, vorigen Anreisetag ließ ich Janine noch ein wenig schlafen und suchte mir ab 8 Uhr einen sonnigen Felsen, wo ich nach der besten Route für den Tag suchte.“ (Mario) „Etwas anderes wäre auch nicht möglich gewesen. 8 Uhr!!!“ (Janine)

Nach einem ausgiebigen Frühstück, dem recht langen Einräumen (segelklar machen) und Ölen des Fockwirbels brachen wir gegen 13 Uhr Richtung Norden auf, bei einem schönen Südwind von 3–4 Bft. war es ein Schönes, dem Fahrwasser durch hunderte kleiner Inseln und Felsen zu folgen.

Es wurde („Müssen wir wirklich?!?“) das bunte Segel gezogen. Dazu ein Glas Weißwein – ein „perfekter Tag“.

Auf der Insel Idö machten wir am Anlegesteg fest, nach dem Aufsuchen des „stillen Örtchens“ und dem Auffüllen der Trinkwasserreserven wurden wir das erste, aber nicht das letzte Mal, von deutschen Dickschiffseglern entgeistert gefragt: „Ihr seid doch nicht etwa mit dem Boot von Deutschland hierher gesegelt????“ und mußten unser Herkommen und unser Vorhaben erzählen. Vom Hafenmeister wurde uns die Nachbarinsel Krokö als Insel mit schönen Ankerbuchten empfohlen, so legten wir unter vielen mißtrauischen/interessierten Blicken um 18 Uhr Richtung Westen ab. Um diese Zeit liegen die meisten Dickschiffsegler seit zwei/drei Stunden fest im Hafen und bereiten sich auf ihr Abendbrot vor und würden auf keinen Fall über ein erneutes Weiterfahren nachdenken. Nach kurzer Suche haben wir eine schöne Bucht gefunden. Wir machten fest, Mario bereitete das Boot vor, während Janine Nudeln mit Bollo zu bereitete. Nach 25 sm war ab 21 Uhr Komaschlaf angesagt.



*Dienstag, den 25.06.*

Um 9.30 Uhr wurden wir durch die schon sehr hoch stehende Sonne geweckt „Ich kann mich nicht mehr erinnern, wann ich das letzte Mal über 10 Stunden geschlafen habe ;o“ (Mario)).

Frühstück, aufklariere und um 11 Uhr los nach Västervik, durch sehr leichte, drehende Winde hat es dann doch zwei Stunden gedauert, bis wir das 4 sm entfernte Västervik erreicht haben. An einem kleinen Steg direkt an der Promenade haben wir festgemacht und sind ab zur Touri-Info. Was gibt es Interessantes zu entdecken und, am wichtigsten, wo ist der nächste ICA oder Willy Einkaufsmarkt? Erst sind wir ein wenig durch die Innenstadt geschlendert, um dann den nächsten Willy leer zu kaufen, Blaubeersaft etc. Danach gab es noch ein Käffchen und ein Sandwich in einem kleinen Café in dem alten Viertel der „Bootsmanhuser“, wo Dutzende kleine Spatzen als Räuber herumhüpften, und ab ging es wieder zum Boot. Gegen 16 Uhr ging es aus der Bucht hinaus und dann wieder gen Norden, der Wind war nun komplett eingeschlafen und es ging paddelnd auf Ankerbuchtsuche, nach längerer Suche und Muskelkater haben wir dann für die Insel Skafth entschieden und waren 20 Uhr endlich fest. 22 Uhr haben wir gegessen, es gab frische Pellkartoffeln, dann fing es an zu regnen und wir fielen in die Kojen.

*Mittwoch, der 26.06.*

Gegen 4 Uhr wurden wir durch Tropfen auf der Stirn geweckt, es regnete noch immer und die Persenning ging in die Knie. Jetzt mußte das zweite Vorsegel her – die Fock, über den Großbaum gelegt, leitete sie die Tropfen auf den Rand der Jolle und somit nach draußen.

Erst mal gerettet. Um 9 Uhr waren wir dann munter, im Boot war alles klamm und draußen regnete es noch immer – seit 11 Stunden ohne Pause, wir frühstückten unter der Plane im Boot. Gegen Mittag hörte es auf mit dem Regen und Nebel setzte ein – SUPER! Wir beschlossen, den Tag im Bett zu verbringen, nachher konnten wir auch die Bettsachen noch einigermaßen trocknen. Janine las aus dem Buch von Jonas Jonasson „Der 100jährige, der aus dem Fenster stieg und verschwand“ vor, seit langen kein so lustiges Buch mehr gehabt.

*Donnerstag, der 27.06.*

Gegen 3 Uhr mußten wir das Boot wieder etwas von den Felsen weg holen. Dabei hat sich der Knoten der Ankerleine gelöst und ist über Bord gegangen. Wieder SUPER (diesmal mit !!!), nun kam endlich mal der zweite Anker zum Zuge, so haben wir das Ding nicht umsonst mitgeschleppt. Nach einer halben Stunde Action und vielen Flüchen waren wir todmüde und haben uns sofort wieder hingelegt.

Um 9 Uhr wurden wir von strahlendem Sonnenschein geweckt. Erstmal mußte alles raus zum Durchlüften, inklusive der Besatzung. Beim ersten Blick in das glasklare Wasser auch gleich die über Bord gegangene Ankerleine wiedergefunden und geborgen. Super, alles wieder an Bord.

Um 11.30 Uhr ging es nach einem Tag Pause endlich wieder los aufs Wasser und durch den Schärengarten. In Rauschefahrt bei 4–5 Bft. unter Spi an Grindö vorbei gekommen, da fiel unser Blick auf ein paar große weiße Buchstaben an einem roten Häuschen: „Rökt Lax“, was machen wir heute eigentlich zum Essen? Jetzt war´s klar. Haben kurz fest gemacht, das Groß blieb oben, der Fischer fragte das übliche erstaunte „Ihr seid doch nicht.....“ und wir fragten, was ihn wohl jeder hier fragt: „Haben Sie frischen Lachs??“ Er hat uns in seinen Filettierraum gebeten, da machte er eine Kiste mit Eis auf und holte den ganzen Fisch raus, Janine meinte die Hälfte reiche auch, ooooooh wirklich?? So wechselten ein halber Lachs, frischer Dill und zwei Eis am Stiel den Besitzer und wir setzten unsere Reise fort. Um 17 Uhr machten wir auf Torö fest und wir grillten den Lachs, ein super Essen mit einer guten Flasche Weißwein – „Lecker“.

Diesen Abend las Janine aus Wladimir Kaminers „Mein Leben im Strebergarten“ vor, wir haben zu unserem Entsetzen doch einige Parallelen zu unserem Leben feststellen müssen. HILFE, sind wir alt!!!!

*Freitag, der 28.06.*

Wieder wurden wir von der Sonne geweckt ;o). Hatten an der Ankerstelle auch eine super Badestelle, die wir ausgiebig nutzen. Gegen 10 Uhr (für diesen Törn schon sehr früh) legten wir Richtung Valdemarsvik ab, da unsere Lebensmittelvorräte und das Bargeld langsam zur Neige gingen. Bei anfangs 3, später 4–5 Bft. fuhren wir unter Spi den langen Sund (ca. 10 sm) bis zu dem kleinen Städtchen hoch, uns graute es schon vor der Kreuz auf der Rückfahrt.

Gegen 13 Uhr haben wir im Hafen von Valdemarsvik festgemacht und dabei auch gleich Bekanntschaft mit einer netten Dänin und ihrem Bordkater gemacht.

Alles, was wir benötigten, war in unmittelbarer Hafennähe, Toiletten (!), Kaufhalle, Bäckerei, Mülltonnen, Geldautomat, Touristinfo (freier WLAN-Zugang im gesamten Hafengebiet) und Apotheke.

In der kleinen Bäckerei an der Marina haben wir dann noch einen Kaffee getrunken und ein leckeres Gebäckstückchen gegessen, unsere Mails gecheckt und den Akku der Kamera aufgeladen.

Gegen 4 Uhr haben wir uns dann von unserer dänischen Nachbarin verabschiedet und von ihr als Wegzehrung zwei kühle Bier mitbekommen. Da wir die 10 sm nun zurückkreuzen mußten, tauschten wir die Genua gegen die Fock und legten bei gefühlten 6 Windstärken ab.

Am Ende des Sunds sind wir dann Richtung Norden zum Hauptfahrwasser abgebogen und haben eine Ankerbucht gesucht. Das war aber gar nicht so einfach, die meisten Buchten waren entweder schon mit einem oder mehreren Booten besetzt oder mit einem Holzhäuschen bebaut.

Auf Halsö haben wir dann doch eine Bucht gefunden, allerdings mit so schlechtem Ankergrund, daß wir eine Stunde gebraucht haben, bis wir fest lagen.

Erst gegen 21 Uhr hat Janine Chili gekocht und Mario das Boot fertigmachen können. Um 22.30 Uhr legten wir uns

todmüde, aber satt und glücklich ins Bett und schliefen im Licht des Sonnenuntergangs ein.

### *Samstag, der 29.06.*

Um 9.30 Uhr bei strahlendem Sonnenschein aufgestanden. Janine machte das Frühstück und anschließend die Wäsche. Gegen 11.30 Uhr sind wir dann aufgebrochen und im Fahrwasser nach Norden gesegelt, bei 3–4 Windstärken aus Süd kamen wir so gut voran, daß wir kurz in Fyrudden festmachen konnten, um uns den kleinen Ort anzusehen. In der gut ausgestatteten Marina haben wir Imprägnierspray für die Persenning, Lakritze für Mario und eine hübsche Halskette für Janine bekommen.

Ein freundlicher Schwede (es gibt scheinbar keine unfreundlichen) hat uns dann noch den besten Weg nach Harstena erklärt. Der Wind frischte auf 6 Windstärken auf.

Wir querten malerische Sunde und Schären auf dem Weg dorthin, der Wind nahm weiter zu. Um 15 Uhr kamen wir bei 7 Bft. auf Harstena an. Wir mußten in den Hafen kreuzen. Der Hafen von Harstena wird von der Nachbarinsel geschützt, die zusammen mit Harstena eine Art lange Schlucht bildet. Die Einfahrt in diese Schlucht ist sehr beeindruckend, da die Insel Harstena selbst bis zu 30 Meter steil aus dem Meer ragt. Früher war sie von Fischern und Robbenjägern besiedelt, heute ist die idyllische Schäre ein beliebtes Ausflugsziel. Nur noch wenige Menschen wohnen das ganze Jahr hier, die meisten alten Fischerhäuser sind nun Feriendomizile.

Wir haben uns den kleinen Ort angeschaut, einen Bäcker, ein Museum, eine Post und ein kleiner Kiosk mit fast allem, was man so braucht, gefunden und dann bis 19 Uhr gemeinsam auf dem Steg gegessen und dem Treiben im Hafen zugesehen. Dann haben wir im Restaurant direkt auf dem Steg richtig gut gegessen.

Wir waren ursprünglich nach Harstena gefahren, weil wir dachten, daß dort die Midsommarparty des Jahres stattfinden würde, so stand es zumindest in unserem Reiseführer. Wir

waren aber eine Woche zu spät dafür. Laute Musik gab es trotzdem, die Nacht im Hafen zu liegen hat eben auch Nachteile. Gegen 21 Uhr sind wir dann in die Koje gefallen, über Nacht setzte Regen ein.



### *Sonntag, der 30.06.*

Gegen 9 Uhr wurden wir durch den Trubel im Hafen geweckt, wir haben auf dem Steg gefrühstückt und zugesehen, wie die kleine Fähre immer wieder Touristen auf die Insel brachte.

Im Dorfkiosk haben wir dann den Wetterbericht auf dem I-Pad des Besitzers eingesehen und Räucherfisch gekauft. Anschließend haben wir die Persenning auf einem Felsen ausgelegt und sie neu imprägniert.

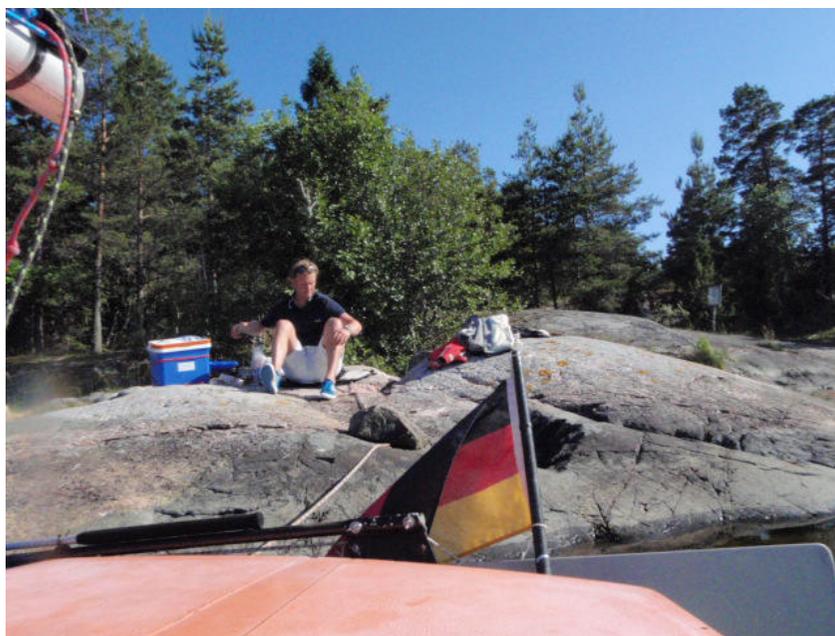
Dann sind wir ins Dorfmuseum gegangen, es ist in der ehemaligen Schule des Ortes untergebracht und liebevoll von einem kleinen Verein ausgestaltet. Höhepunkt der Museumstour ist ein alter Schwarz-Weiß-Stummfilm über das

Leben auf der Schäre anno dazumal, inklusive Robbenjagd und Fischfang.

In der Bäckerei haben wir dann noch Zimtschnecken und Brötchen für den nächsten Tag geholt.

Gegen Mittag legten wir in Richtung Süden bei 3–4 Windstärken aus Süd ab.

Dann fanden wir unsere Schäre für die Nacht, auf Bokö haben wir 17 Uhr festgemacht und die Stille bei Pellkartoffeln und Räucherfisch genossen.



*Montag, der 01.07.*

Um 12 Uhr sind wir bei 3–4 Windstärken in Richtung Süden gekreuzt und sind wie schon auf der Hintour auf Grindö an Land gegangen, wo wir wieder frischen Lachs und ein Eis gekauft haben.

Vor uns lag ein schöner Segeltag durch den wunderschönen Schärengarten. Wir waren nicht die einzigen, die den Tag auf

dem Wasser genossen. Gegen 17.30 Uhr gaben wir die Suche nach einer Ankerbucht auf, weil jede, die wir fanden, schon von mehreren Booten besetzt war. Wir entschieden uns, nach Loftahammar in die Marina zu fahren.

Nachdem wir festgemacht und die Liegegebühren beglichen hatten, machten wir uns daran, das Boot fertigzumachen. Dabei wurden wir von Martin aus Berlin mit den Worten „Det is doch 'ne lxy“ begrüßt und zum Sundowner auf sein Schiff eingeladen.

Vorher grillten wir noch den Lachs auf dem Marina-Gelände und nutzten die Vorteile der Zivilisation – die Duschen.

An Bord des Dickschiffes lernten wir dann noch Oliver aus Wien kennen, der zusammen mit Martin auf Schwedentour war, und ein sächsisches Auswandererpärchen aus der Schweiz, das mit dem Camper durch Schweden unterwegs war. Um Mitternacht fielen wir dann zufrieden in die Koje.

### *Dienstag, der 02.07.*

Am nächsten Morgen lernten wir die Nachteile der Zivilisation kennen. Gegen 7.30 Uhr wurden wir von startenden Motoren und Steggesprächen geweckt.

Nach einer schnellen Dusche waren wir im örtlichen ICA einkaufen, anschließend frühstückten wir auf dem Steg und verabschiedeten Martin und Oliver.

Gegen 11 Uhr brachen wir dann Richtung Süden auf. Nach einigen Minuten legten wir aber noch einmal auf einem kleinen Sandstrand an und ließen das Wasser aus dem Doppelboden. Bei 3 Windstärken aus SW hatten wir zunächst einen Anleger, danach kreuzten wir auf Idö.

Dank mehrerer starker Regengüsse waren wir tropfnaß und die Hälfte der Crew fror jämmerlich.

Zum Trocknen und Aufwärmen gingen wir in ein schickes Restaurant im Felsen auf Idö und ließen uns ein Steak schmecken.

Frisch gestärkt ging es 15.30 Uhr weiter. Auf Estholma haben wir dann 17 Uhr angelegt und zunächst einen zweistündigen

Regenguß abgewartet. Mit uns lag eine ganze Paddlergruppe im Schilf, die nach einiger Zeit jedoch weiter zog.

Als das Wetter wieder aufklarte, trockneten wir uns und das Boot und haben schnell Nudeln mit Bollo gemacht. Der Sonnenuntergang, den wir vom Bett aus beobachten konnten, machte das Wetter wieder nett und schenkte uns einen gemütlichen Abend.

### *Mittwoch, der 03.07.*

Nach dem Frühstück sind wir 10 Uhr bei 2–3 Windstärken aus SO nach Süden gekreuzt. Auf der Kreuz begegneten wir einer Robbe und unglaublich vielen Seglern. Als wir am AKW vorbei waren, haben wir dann eine Ankerbucht gesucht. Alle ruhigen und schönen Buchten waren wieder mal besetzt. In einem Irrgarten von kleinen Inseln haben wir dann die Orientierung verloren und sind eine Weile dort im Flachen herumgeirrt. Die Stimmung an Bord war nicht die Beste.

Aber nachdem wir endlich eine geeigneten Ankerstelle gefunden hatten und auch wieder wußten, wo wir waren, gab es Reiseintopf und Wein und einen weiteren wunderschönen Sonnenuntergang an diesem letzten Bordabend.

### *Donnerstag, der 04.07.*

Am frühen Nachmittag trafen wir dann in unserem Starthafen Figeholm ein. Wir machten wieder bei der schwedischen Rescue fest. Unser Auto und Trailer standen noch dort, wo wir sie geparkt hatten.

Nachdem wir gepackt und unser Bett im Auto aufgeschlagen hatten, sind wir entspannt durch Figeholm spaziert und haben noch das Heimatmuseum im Ort besucht. In diesem sind vor allem liebevoll restaurierte Stücke aus Fischerei und Seefahrt ausgestellt.

In der örtlichen Pizzeria haben wir dann zu Abend gegessen und sind dann ins Bett gefallen, das Einschlafen ohne das sanfte Schaukeln war aber erst einmal ungewohnt.



*Freitag, der 05.07.*

Wir wollten die nächsten beiden Tage Schweden noch ein wenig mit dem Auto erfahren und sind quer durch das sogenannte Glasland gefahren. Eine Region, die durch

diverse Glashütten und Manufakturen geprägt und für verschiedene Designstile berühmt ist.

Wir haben u. a. Vaxjö und Herrakra besucht und ein paar schöne Mitbringsel gefunden.

Zur Übernachtung sind wir dann auf einen Campingplatz in Lomma, ein paar Kilometer vor Malmö gefahren. Da wir nur Tagesgäste waren, bekamen wir einen Park- und Schlafplatz direkt am Strand.

Unser Abendessen haben wir dann am Strand zubereitet und gegessen. Eine Möwe und drei weitere Gäste leisteten uns Gesellschaft, sonst hatten wir den Strand ganz für uns. Im Norden der Lommabukten hatten wir klaren Blick auf ein weiteres Atomkraftwerk. Im Süden konnten wir die Öresundbrücke erahnen.

*Samstag, der 06.07.*

Nach dem Frühstück sind wir dann in Richtung Malmö gefahren, um uns die Großstadt anzusehen.

Da wir um 15 Uhr mit der Fähre ablegen würden, hatten wir natürlich nicht allzu viel Zeit.

Malmö lohnt aber auf jeden Fall einen Besuch. Bevor wir uns einschifften, haben wir uns noch im ICA in Trelleborg mit Blaubeersaft und -marmelade, Elchschinken und anderen schwedischen Spezialitäten versorgt.

Und dann ging es nach Hause, gegen 23 Uhr waren wir dann wieder zu Hause.



FREITAGS  
REGATTA

# URKUNDE

*ASOzR*

erhält einen Sonderpreis in der Kategorie

## **bester Verein**

bei der Freitagsregatta 2013 auf der Unterwarnow  
im Rostocker Stadthafen

*Wir gratulieren recht herzlich und wünschen auch  
weiterhin Mast- und Schotbruch!*

Rostock, den 16. November 2013

Martin Setzkorn, 1. Vorsitzender  
Rostocker Yachtclub e.V.

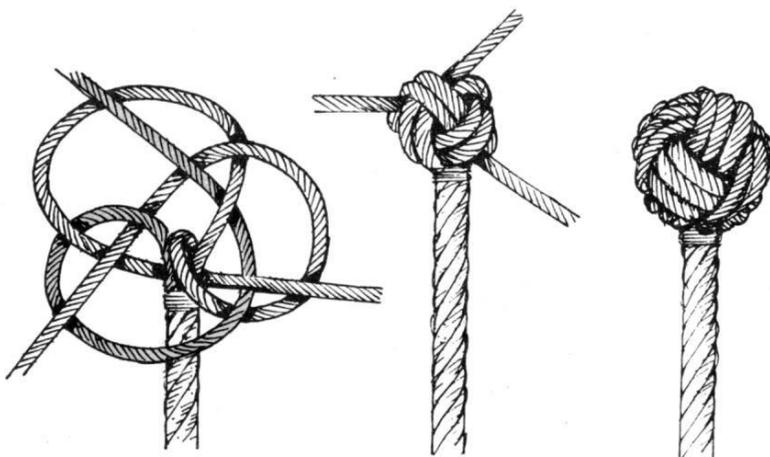


REGATTATEILNAHMEN 2013 UNTER DEM STANDER DER ASV Z. R.

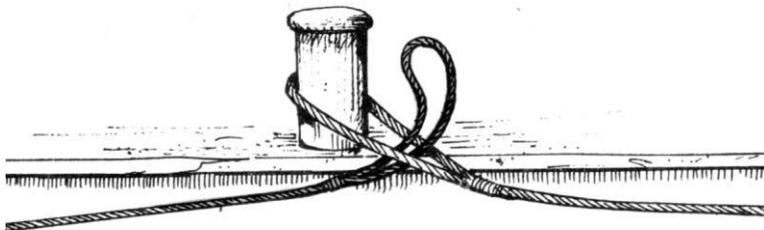
	<b>Yachtname oder Klasse und Segelnummer</b>	<b>Steuermann</b>
1	UNIVERSITAS GER 443	Gunnar Jacobi
2	Contender, G296 (FIREFUCKER)	Hauke Sponholz
3	UNIVERSITAS GER 443	Gunnar Jacobi
4	SY BOE Hiddensee 905	Holger Rath
5	SY BOE Hiddensee 905	Holger Rath
6	SY BOE Hiddensee 905	Felix Winter
7	SY BOE Hiddensee 905	Holger Rath
8	SY BOE Hiddensee 905	Felix Winter
9	SY BOE Hiddensee 905	Holger Rath
10	SY BOE Hiddensee 905	Christian Dusterhöft
11	SY BOE Hiddensee 905	Holger Rath
12	SY BOE Hiddensee 905	Christian Dusterhöft
13	SY BOE Hiddensee 905	Holger Rath
14	SY BOE Hiddensee 905	Wibke Wriggers
15	SY BOE Hiddensee 905	Felix Winter
16	SY BOE Hiddensee 905	Felix Winter
17	SY BOE Hiddensee 905	Holger Rath
18	SY BOE Hiddensee 905	Felix Winter
19	XY 88	Carolin Zachäus / G. Zachäus
20	XY 88	Carolin Zachäus / G. Zachäus
21	XY 88	Carolin Zachäus / G. Zachäus
22	XY 88	Carolin Zachäus / G. Zachäus
23	XY 88	Carolin Zachäus / G. Zachäus
24	XY 88	Carolin Zachäus / G. Zachäus
25	XY 88	Carolin Zachäus / G. Zachäus
26	XY 88	Gregor Zachäus / J.-O. Höppner
27	Finn GER 175	Michael Möckel
28	Finn GER 175	Michael Möckel

	<b>Regatta</b>	<b>Plazierung</b>	<b>Anzahl der gestarteten Yachten</b>
1	IDM Offshore	6	13
2	Freitagsregatta (gesamt)	31	86
3	Mittwochsregatta	37	47
4	1. Freitagsregatta	6	7
5	3. Freitagsregatta	9	11
6	4. Freitagsregatta	9	9
7	5. Freitagsregatta	(DNA)	0
8	6. Freitagsregatta	10	10
9	7. Freitagsregatta	11	11
10	Rund Hiddensee	17	39
11	8. Freitagsregatta	13	14
12	9. Freitagsregatta	7	10
13	10. Freitagsregatta	(DNA)	0
14	11. Freitagsregatta	12	15
15	12. Freitagsregatta	10	12
16	13. Freitagsregatta	(DNA)	0
17	19. Senatorenregatta	24	29
18	Blaues Band der Warnow	9	12
19	Internationale Deutsche Meisterschaft	12	40
20	Städtevergleichskampf Sternberg	6	20
21	Lausitzpokal	9	27
22	Knappenseeregatta	8	22
23	Warnemünder Woche	6	12
24	Neptunregatta Plau am See	7	15
25	Saisonfinale Cospudener	5	32
26	Blaues Band der Warnow (Jugendbootklassen)	1	4
27	Nesselblatt Steinhude	59	66
28	Einhand Dümmer - Westmeisterschaft	17	30

	<b>Yachtname oder Klasse und Segelnummer</b>	<b>Steuermann</b>
29	Finn GER 175	Michael Möckel
30	Finn GER 175	Michael Möckel
31	Finn GER 175	Michael Möckel
32	Finn GER 175	Michael Möckel
33	Finn GER 175	Michael Möckel
34	Finn GER 175	Michael Möckel
35	Finn GER 175	Michael Möckel
36	Finn GER 175	Michael Möckel
37	Finn GER 175	Michael Möckel
38	Finn GER 175	Michael Möckel
39	SHANTY	Dirk Schietke



	<b>Regatta</b>	<b>Plazierung</b>	<b>Anzahl der gestarteten Yachten</b>
29	Finn World Masters La Rochelle	80	279
30	Brandenburgische Meisterschaft Schwielochsee	26	32
31	Warnemünder Woche	25	37
32	Europameisterschaft Warnemünde	92	103
33	Sternberger Finnregatta	41	44
34	Einführungsregatta zur IDM	31	45
35	IDM Steinhude	35	69
36	Herbstcup Schwerin	10	26
37	Nebelpokal Müggelsee	14	39
38	Finn Finale Rupenhorn	20	44
39	Hanseclassics	9	9



## 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 Bankverbindung:  
Rostock**

Uferpromenade 1

18147 Rostock

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

DSV Mitgliedsnr. MV 35

**Vorsitzender**

**Stellvertretender Vorsitzender**

**Schatzmeister**

**Obmann Ältestenrat**

**Hafenobmann**

**Schriftwart**

**Kulturobfrau**

**Obmann Aktivenrat**

**Schifferratsvorsitzender**

**Verbandsbeauftragter**

Herausgeber    Akademischer Segler-Verein zu Rostock  
Redaktion      Dirk Schietke