

Verein
Seglerhaus
am
Wannsee
1867



VSaW Seglerhaus-Brief 2006/1



„Das Wichtigste für mich?
Sein geniales Talent zu unterstützen.“

TONY VISCONTI

Produzent von David Bowie

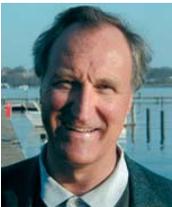


Entdecken Sie Collaborative Business Experience.
Die neue Form der Zusammenarbeit

Capgemini

CONSULTING. TECHNOLOGY. OUTSOURCING

Liebe Clubmitglieder!



Ein langer Winter liegt hinter uns, endlich beginnt die Segelsaison!

Auf unserer Jahreshauptversammlung konnten wir die noch rechtzeitig fertig gewordene Neugestaltung des Erker- und des Terrassenzimmers bewundern und natürlich auch kritisieren.

Im übrigen haben wir im letzten Jahr an außergewöhnlichen Maßnahmen durchgeführt:

- Hinsichtlich der Förderung des Olympiateams wurden sowohl Sponsorenverträge abgeschlossen bzw. fortgesetzt als auch juristisch professionelle Verträge mit den Mitgliedern des Olympiateams abgeschlossen.
- Unsere Präsenz im Kampf um den Americas Cup wurde durch die Initiatorenrolle des Vereins unter der Leitung von Willy Kuhweide und Rolf Bähr fortgesetzt. Der Gründer des Sponsors United Internet, Herr Rolf Dommermuth, wurde unser Clubmitglied, Lutz Patrunky wurde Mitglied im United Internet Team Germany.
- Das Layout unserer sämtlichen Drucksachen

(Seglerhausbrief, Jahrbuch, Briefkopf, Einladungsschreiben usw.) wurde unter Führung unseres professionell auf diesem Gebiet tätigen Mitglieds Wulff Kaethner unter Assistenz von Rolf Bähr neugestaltet. Hierüber sind wir froh und auch ein bisschen stolz. Es gilt ein ganz großer Dank an Wulff Kaethner und Rolf Bähr!

- Unsere neue Sekretärin Frau Carola Schneider hat sich sehr schnell in die Besonderheiten eines Segelvereins und seiner Mitglieder eingelebt und leistet sehr gute Mitarbeit.
- Der neue Ökonom Herr Othmar Nowak hat die Sympathien vieler Clubmitglieder erobert. Hinsichtlich der Übrigen bin ich guter Hoffnung.

Auf der Agenda für das Jahr 2006 steht die Wiederbelebung einer „Geselligkeitskommission“, die sich der Veranstaltungen vom Neujahrsbrunch bis zum Putenessen annimmt. Zur Illustration haben wir den Jahresbericht des Obmanns der Geselligkeitskommission des VSaW aus dem Seglerhausbrief 1906 (!) in diesem Seglerhausbrief 2006 nachgedruckt.

Mir liegt insbesondere daran, die Mitglieder aus den jüngeren Generationen – und dies sind aus meiner Sicht auch die Vierzigjährigen ! – stärker in das sportliche und gesellige Clubleben

einzu beziehen. Auch wenn wir in den ersten Berufsjahren durch Jungfamilie und Berufskarriere oft stark in Anspruch genommen werden, sollte doch die Ablenkung und der Ausgleich durch die Teilnahme an unseren Veranstaltungen nicht auf der Strecke bleiben. Dies erfordert natürlich eine attraktive Gestaltung unserer sportlichen und geselligen „Events“. Hierum soll sich die

neu gegründete Geselligkeitskommission bemühen. Ich freue mich mit Ihnen auf die bevorstehenden Stunden auf den Booten und im Clubhaus und wünsche Ihnen allen – binn und buten – eine schöne Segelsaison 2006.

Ihr
Dr. Andreas Pochhammer



Rolf Bähr

Zur Lage Segelsport weiter im Aufwind.

Wirtschaftlich werden von der Boot in Düsseldorf im Januar 2006 für die Bootproduktion, den Bootshandel und für Bootsdienstleistungen Umsatzzahlen oberhalb der Konjunkturdaten gemeldet. Die Sponsor-Branche meldet für 2006 nach einer Befragung von 250 Kommunikationsfachleuten für unseren Segelsport das größte Sponsoring-Entwicklungspotential nach Fußball, aber lange vor Radsport, vor Skialpin, vor Tennis und vor Formel 1.

Sportpolitisch hat der Segelsport aufgrund seiner Zu- und Mitarbeit in der Wassersportkommission des DSB, bei den Fusionsverhandlungen zwischen dem Nationalen Olympischen Komitee und dem Deutschen Sportbund zu einem neuen DOSB (Deutscher Olympischer Sportbund) für aktive öffentliche Aufmerksamkeit gesorgt.

Sportfachlich ist der olympische deutsche Segelsport besonders durch die Ergebnisse bei Welt- und Europameisterschaften stark in den Mittelpunkt gerückt. Die ISAF-Weltrangliste 2005 hat den DSV mit zwei anderen Nationen hinter den überragenden Engländern an zweiter Stelle positioniert.

Sportmarketingfördernd haben Präsidium und Seglerat des DSV im Januar einstimmig für die olympischen Disziplinen und die Juniorenmeisterschaften in olympischen Klassen bereits für 2006 eine neue Meisterschaftsordnung mit dem olympischen Format beschlossen. Hiermit hat der DSV die Forderung der ISAF von November 2005 und des Internationalen

Olympischen Committees (IOC) nach mehr Medienfreundlichkeit und Öffentlichkeit des Segelsports umgesetzt. Nach diesen Regelungen gibt es pro Meisterschaft eine Finalwettfahrt, in der die bis dahin ersten 10 Mannschaften der vorangegangenen Wettfahrten auf einem relativ kurzen up-and-down-Kurs die Endplatzierung aussegneln. Bahn-Wasserschiedsrichter ahnden sofort Regelverletzungen, so dass beim Zieldurchgang ohne weitere Protestmöglichkeiten die Meisterschaft entschieden ist. Ausrichter anderer Bootsklassen können nach der bisherigen Meisterschaftsordnung segeln, aber auch das neue olympische Format beantragen.

Einen starken nationalen und internationalen Schub hat der deutsche Segelsport durch die Teilnahme des United Internet Team Germany am America's Cup bekommen. Der Deutsche Challenger Yacht Club (DCYC), an dem der VSaW als Gründungsmitglied beteiligt ist und dem jedes Vereinsmitglied auch persönlich beitreten kann, wird an der Taufe des neuen Cuppers mit der Nr. 89 durch Eva Luise Köhler, Ehefrau des Bundespräsidenten, am 24. April 2006 in Kiel teilnehmen. Die wachsende Bedeutung des Segelsports wird weiterhin dadurch deutlich, dass mit Bundeskanzlerin Angela Merkel zum ersten Mal seit dem Kaiserreich ein deutscher Regierungschef die Kieler Woche eröffnen wird.

Segeln ist auf der Erfolgsspur: vermitteln wir es unseren Kindern und Jugendlichen, damit sich dieser Hype in der Zukunft fortsetzt.

Inhalt

Vorwort 1

Aktuelles

Zur Lage 2
VSaW Regattatermine 4
VSaW Termine 5
Impressum 6
Flüssiggasanlagen 8
Geselligkeitskommission 8
VSaW Gebühren 9
Protokoll der Mitgliederversammlung 10
Neuaufnahmen 11

Regatten / Fahrtsegeln

Training in Martinique 12
Mallorca 15
Olympia 2008 17
Europacup 18
DN-Saison 2006 20
Alle Jahre wieder: DN-Segler 22
Olympischer Winter 25
Kap Hoorn 26

Jugend

„Aktion Wannseekids“ 30
Meine erste Segel-Saison 32
Athletik-Pokal 2006 33

Clubgeschehen

Vorfreude 34
Im Winter 35
United Internet Team Germany 36
50-jährige Mitgliedschaft 37
Ehrenmitglied Pitt Lutterbeck 38
45 Jahre Hafenmeister 38
Casino 39
Multimedia im Casino 44

Historisches

VSaW (wir) vor hundert Jahren 40
Der „Bussard“ wird 100 Jahre alt 41
Schmuckstein „Ostsee“ 42



Impfberatung
Überprüfung Ihrer Haus- und Reiseapotheke

Import ausländischer Arzneimittel
Lieferservice
Rabatt für Clubkameraden

EUROPA APOTHEKE

Inhaberin: Katrin Peter
www.europaapotheke.de

KARL-MARX-ALLEE 90A 10243 BERLIN TEL: 030 - 29 49 26 99 FAX: 030 - 29 49 26 97

Regattatermine 2006

Spring Battle-Cup

Fr., 14. bis So., 16. April
Match-Race Streamline

1. Yardstick Freitag, 28. April

Wannsee-Pokal PYC/VSaW

Sa., 29. April + So., 30. April
420er, 470er, Finn, FD

2. Yardstick Freitag, 5. Mai

3. Yardstick Freitag, 12. Mai

4. Yardstick Freitag, 19. Mai

Wannsee-Woche VSaW / PYC

Do., 25. Mai – So., 28. Mai
Drachen, H-Boot, Beneteau 25
mit **Yardstick-Trophy** /alle Klassen: Do., 25. Mai

IDJM 470er / Warnemünde

Do., 25. Mai – So., 28. Mai
470er Junioren/innen

5. Yardstick Freitag, 2. Juni

Opti-Pfingst-Festival VSaW / PYC

Sa., 3. bis Mo., 5. Juni
Opti A + B

6. Yardstick Freitag, 16. Juni

Kieler Woche Sa., 17. bis So., 25. Juni

7. Yardstick Freitag, 23. Juni

8. Yardstick Freitag, 30. Juni

9. Yardstick Freitag, 7. Juli

10. Yardstick Freitag, 21. Juli

IDJM Laser Radial

Sa., 29. Juli – Mi., 2. August
Laser Radial

Commodore Cup

Sa., 12. August
Drachen

11. Yardstick Freitag, 18. August

4. Damenregatta VSaW / PYC

Sa., 19. August
Yardstick

Wannseekids

Sa., 26. + So., 27. August

12. Yardstick Freitag, 1. September

13. Yardstick Freitag, 15. September

Seglerhaus-Preis

Sa., 16. + So., 17. September
420, 470, Laser, FD, H-Jollen, Laser Radial

14. Yardstick Freitag, 29. September

Berliner Drachenmeisterschaft, Raubritter-Pokal, Fawell-Preis

Sa., 30. Sept. bis So., 1. Okt.
Drachen, H-Boot, Streamline

IDM Drachen

Mo., 2. – Fr., 6. Okt.
Drachen

West-Ost-Preis Starboote

Mi., 11. + Do., 12. Oktober
Star

Lawuse-Preis

Do., 12. + Fr., 13. Oktober
Star

Hunger-Gedächtnis-Preis PYC/VSaW

Fr., 20. bis So., 22. Oktober
Tornado, 470er, FD, 49er, 505er, 29er

15. Berlin-Match-Race VSaW / BYC

Do., 2. bis So., 5. November
H-Boot

Opti-Eiscup

So., 12. November
Optimist

Termine Verein 2006



Absluppen

Di., 18. + Mi., 19. April

Ansegeln Wannsee

Sa., 22. April

Ansegeln VSaW

Sa., 29. April

Pfingstkonzert

So., 4. Juni, 11:00 Uhr

Kieler Woche

Sa., 17.- So., 25. Juni

Commodore-Cup

Sa., 12. August

Sommerfest (im PYC)

Sa., 19. August

Wannseekids

Sa., 26. + So., 27. August

Absegeln Wannsee

Sa., 14. Oktober

Absegeln VSaW

Sa., 21. Oktober

15. Berlin Match-Race

Do., 2.- So., 5. November

Aufslippen

Mi., 8. + Do., 9. November

Buß- und Bettags-Sitzung

Mi., 22. November

Gartenzweig

Fr., 24. November

Putenessen

Sa., 2. Dezember

YACHT- & BOOTSZUBEHÖR

Wassersporthütte Wannsee

Königstr. 11, Tiefgeschob, , 14109 Berlin, Tel: 030/805 51 30, Fax: 030/80 60 2170

Kurzfristige Anfertigung von Wanten und Stagen bis 8 mm, auf Walzmaschine, Tauwerkspleißarbeiten. Wassersport- und Freizeit - Bekleidung. Regattabeschläge. Maritime Geschenkartikel. Z Spars-Masten komplett od. als Bausatz. Geöffnet: Montag - Freitag 9.00 - 18.30 Uhr, Samstag 9.00 - 14.00 Uhr www.wassersporthuette.de · e-mail: info@wassersporthuette.de



Impressum



Verein Seglerhaus am Wannsee

Am Großen Wannsee 22-26, 14109 Berlin
Tel.: 030/805 20 06
DSV-Reg.-Nr. B 044
www.vsaw.de

Vorstand:

Dr. Andreas Pochhammer	Vorsitzender
Annemieke Bayer-de-Smit	Stellv. Vorsitzende
Andreas Schorr	Schatzmeister
Hans-Herbert Wrede	Obmann des Wirtschaftsausschusses
Udo Pflüger	Jugendleiter

Sekretariat:

Carola Schneider, Frank Butzmann
Tel.: 030/805 20 06 Fax: 030/805 11 56
vsaw@vsaw.de

Bankverbindungen:

Commerzbank Berlin
BLZ 100 400 00 Kto. 222 285 900

Konto der Jugendabteilung:
Commerzbank Berlin
BLZ 100 400 00 Kto. 442 223 400

Postbank Berlin
BLZ 100 100 10 Kto. 56200 108

Berliner Bank
BLZ 100 200 00 Kto. 3 507 060 900

Impressum:

Seglerhausbrief des
Vereins Seglerhaus am Wannsee e.V.
Schriftleitung: Rolf Bähr
Redaktion: Frank Butzmann
Sabine Fischer, Martin Pritzel

Deutscher Segler-Verband

Gründgensstr. 18, 22309 Hamburg
Tel.: 040/632 00 90 Fax: 040/63 20 09 28
www.dsv.org

Berliner Segler-Verband

Josse-Owens-Allee 2, 14053 Berlin
Tel.: 030/30 83 99 08 Fax: 030/30 83 99 07
info@berliner-segler-verband.de

Hafenmeister:

Jochen Baumeyer Tel.: priv. 030/891 60 82
Fax: 030/805 11 56 Tel.: Büro 030/892 66 33
Thomas Maschkiwitz Tel.: priv. 030/811 57 50
Tel.: Büro 030/816 86 80

Jugendtrainer:

Marko Müller Tel.: 030/80 60 26 67
trainer@vsaw.de

Ökonomie:

Othmar Nowak Tel.: 030/805 19 92
Fax: 030/805 93 76

Werft:

Benno Ohm,
Sven Müller Tel.: 030/805 94 98

Hausmeister:

Ehepaar Shah Tel.: 030/805 57 77

Gestaltung:

Wulff Kaethner
Pusch Grafik Design
Titelbild: Wulff Kaethner
Druck: Rotadruck Berlin



www.riller-schnauck.de

Freude am Fahren

Ihre Ansprüche steigen? Unsere Auswahl auch!



Der neue 3er Touring. Eine innovative Formensprache für besondere Fahrerlebnisse und ein intelligentes Raumkonzept für mehr Vielseitigkeit im Alltag. Testen Sie ihn! Wir freuen uns auf Sie.

Riller & Schnauck

Berlin



Teltow

Hindenburgdamm 68 · 12203 Berlin · Tel 0 30/79 00 95-0
Warthestraße 3 · 14513 Teltow · Tel 0 33 28/4 42-0
Unter den Eichen 71 - 73 · 12203 Berlin · Tel 0 30/79 00 95-45
www.riller-schnauck.de

Flüssiggasanlagen auf Segel- bzw. Motoryachten

Liebe Liegeplatzmieter,

die Bürokratie nimmt kein Ende. Wir müssen darauf hinweisen, dass bei Segel- bzw. Motoryachten, welche mit einer Flüssiggasanlage ausgerüstet sind, die jeweiligen gesetzlich vorgeschriebenen Überprüfungen durchgeführt werden müssen. Zum einen sind sie Gegenstand des Versicherungsvertrages, zum anderen sind diese Überprüfungen Gegenstand des Liegeplatzvertrages des VsaW.

Eigner von Yachten, die älter als 10 Jahre sind, müssen beachten, dass die Flüssiggasanlagen, ihre Geräte, Ventile und Rohrleitungen besonderen Prüfungen unterliegen, die mit den neuesten EC-Verordnungen einhergehen sollen.

Alle Bootseigner, die ihren Liegeplatz im VsaW haben, haben die Möglichkeit, dass über das Sekretariat des VsaW eine Sachkundigenprüfung gem. DVGW/DVFG gem. G 608 durch einen Sachkundigen durchgeführt werden kann. Um den Bootseignern die entsprechende Absicherung vermitteln zu können und um eine Obliegenheitserfüllung gegenüber dem Versicherer bzw. VsaW-Liegeplatzbetreiber abgeben zu können, wird hiermit nochmals auf eine derartige Überprüfung durch einen Sachkundigen hingewiesen.

Bitte holen Sie sich das Formblatt für die notwendigen Erklärungen im Sekretariat ab.

Wir bitten um Verständnis für diese Aktion, es ist wie gesagt, die ausufernde Bürokratie.

Der Vorstand

Geselligkeitskommission

Der Segelsport und die Durchführung von Regatten sind zweifellos der Mittelpunkt unseres Vereinslebens. Aber zu einem erfüllten Vereinsleben gehören auch Geselligkeit und fröhliche Feste.

Die beliebten Skaturniere und das An- und Absegeln sind dank der Einsatzfreude zweier Clubmitglieder mittlerweile gut organisiert und erfreuen sich großer Beliebtheit. Doch wir haben ja auch noch unser Pfingstkonzert, das Sommerfest, das Putenessen mit Winterball und die Silvesterparty. Um hier planerische und organisatorische Verlässlichkeit zu schaffen, werden weitere Clubmitglieder für die Mitarbeit gesucht.

Ansprechpartner ist der Obmann des Wirtschaftsausschusses, Hans-Herbert Wrede.

Hans Goldberg ist gestorben.

Am 23. März erlag unser langjähriges Clubmitglied Hans Goldberg seinen Leiden.

Ein erfülltes Seglerleben ging zu Ende und wir, die wir zurückbleiben, werden seiner auf dieser letzten Reise gedenken.

Im nächsten Seglerhaus-Brief bringen wir eine angemessene Würdigung.



YACHTCHARTER-LOGISCH.de

(Inh. Thorsten Guttzeit)

TRAUMHAFT SEGELN AUF DER MÜRITZ

Liegeplatz: Marina Müritz im HAFENDORF MÜRITZ / Rechlin

+ Yachtcharter + Skippertraining + Ausbildungstörns + Fun-Regatten +
+ Segelyachten + Motoryachten + Hausboote +



SUN 2000



Bavaria 33 C



Sun Odyssey 24.2



SUN 2500



Sportina 760



Delphia 29



Sun Odyssey 29.2



Bavaria 30 C



Sun Odyssey 31

Tel.: 034 606 / 295 - 27 + Fax: 034 606 / 295 - 28 + info@yachtcharter-logisch.de

Gebühren des VSaW 2006

Gültig ab 1.01.2006 / maßgebend ist der Aushang im Sekretariat !

Kranschlüssel	Dauerausleihe pro Jahr	64,00 €
Lagerung	Trailer Kielboot Sommer	180,00 €
Lagerung	Trailer Jolle Sommer	80,00 €
Lagerung	Trailer Motorboot Sommer	230,00 €
Steg Winter	Eisfreianlage	pro qm Boot 20,00 €
Steg / Land	Liegeplatz Sommer	pro qm Boot 26,50 €
Steg Sommer	Motorboote	pro qm Boot 36,50 €
Liegeplatz Winter Land		pro qm Boot
(Bei Werftauftrag ab 2556,- € netto zwischen Auf- und Absliptermin entfällt die Winterlagergebühr.)		
Krannutzung	(einmalige)	13,00 €
		26,00 €
Strom/kwh		0,40 €
Schlüssel E-Tor, Neukauf (außer Jugend und Leistungssegler)		52,00 €
Werftstunde		40,00 €
Transport	eines Hängers	42,00 €
Transport	einer Jolle	38,00 €
Transport	eines Kiel/ Motorbootes	46,00 €
Kärcherbenutzung		18,00 €
Ausleihen von Maschinen pro Tag		10,00 €
Leihböcke	groß (Winterlager), Holz	92,00 €
Leihböcke	klein (Winterlager), Holz	57,00 €
Leihböcke	groß (Winterlager), Metall	180,00 €
Leihböcke	mittel (Winterlager), Metall	128,00 €
Leihböcke	klein (Winterlager), Metall	80,00 €
Lagegebühr	Böcke groß (Sommerlager) inkl. Transport	87,00 €
Lagegebühr	Böcke klein (Sommerlager) inkl. Transport	39,00 €
Motorencontainer	Schlüssel Dauerausleihe pro Jahr	41,00 €
Motorenlagerung	im Container Winter	41,00 €
Schrankmiete	Clubhaus	50,00 €
Schrankmiete	Erwachsene Jugendhaus	40,00 €
Schrankmiete	Jugend / Junioren Jugendhaus	9,00 €
Slipgebühr	großer Slip 1. und 2. Tag,	pro Tag 33,00 €
Slipgebühr	großer Slip ab 3. Tag,	pro Tag 53,00 €
Slipgebühr	kleiner Slip 1. und 2. Tag,	pro Tag 20,00 €
Slipgebühr	kleiner Slip ab 3. Tag,	pro Tag 34,00 €
Sportraumnutzung	Erwachsene	65,00 €
Sportraumnutzung	Jugend	28,00 €
Sportraumnutzung	Junior	41,00 €
Torschlüssel	Kauf	11,00 €
Halterung	für Torschlüssel	4,00 €

Gebühren für Gäste

Kranen inkl. Werftlohn		85,00 €
Kärcherbenutzung		36,00 €
Mastenkran		30,00 €
Liegegebühr	Segelboot pro Nacht	20,00 €
Liegegebühr	Motorboot pro Nacht	30,00 €
Sportraumnutzung	Gast (Erwachsener)	75,00 €
Sportraumnutzung	Gast (Junior)	45,00 €
Sportraumnutzung	Gast (Jugend)	31,00 €

Protokoll

Mitgliederversammlung 26.03.06, 11:00Uhr

Nach der Satzungsänderung vom 09. Januar 2005, mit der die Wahlperiode des Vorstands auf 2 Jahre verlängert wurde, war auf der Tagesordnung der Mitgliederversammlung des VSaW am 26. März 2006 der TOP -Wahl des Vorstands- in diesem Jahr nicht notwendig. Die Schwerpunkte dieser Mitgliederversammlung lagen daher bei den Berichten der Vorstandsmitglieder über das vergangene Geschäftsjahr, den Ausführungen zu den fast vollständig abgeschlossenen Renovierungsarbeiten des Terrassen- und Erker-Zimmers und den Informationen zum Budget 2006.

Besondere Beachtung fand sowohl in den Berichten des Jahres 2005 als auch in der Planung des Jahres 2006 der Segelsport im VSaW. Neben der Durch-

führung von 3 Deutschen Meisterschaften wird im Herbst 2006 der sportliche Höhepunkt das 15. Berlin-Match-Race sein. Unsere aktiven Leistungssegler werden bei den vorolympischen Regatten in China ihre Erfolge aus dem Jahr 2005 bestätigen wollen. Für kulturelle Höhepunkte neben dem Seglerleben wird die in der Wieder-Gründungsphase befindliche Geselligkeitskommission sorgen.

Der Vorsitzende Dr. Andreas Pochhammer stellte nach Auswertung der Statistik fest, dass der VSaW auch bei den Mitgliederzahlen stetig wächst und wünschte allen Mitgliedern eine erfolgreiche Segelsaison 2006.

Risiko ist die Bugwelle des Erfolges

Unternehmerisches Handeln besteht darin, Chancen zu nutzen und dabei auch Risiken einzugehen. Die erfolgreiche Zukunft Ihres Unternehmens sichern heißt, Risiken erkennen, bewerten und überwachen.

Die Funk Gruppe, als Systemhaus für Risikolösungen und Dienstleistungen, bietet Ihnen dabei die Kompetenz, die Sie beim Aufbau und der Implementierung eines Risk Managementsystems und der Optimierung bestehender Risk Management-Funktionen benötigen - mit der Erfahrung von mehr als 125 Jahren Unternehmenserfolg - an 27 Standorten in Europa und weltweit in mehr als 70 Ländern.



Funk Gruppe

**Internationale Versicherungsmakler
& Risk Consultants**

Die Funk Gruppe in Berlin: Budapester Straße 31 • 10787 Berlin • fon +49 (0)30 250092-0 • fax +49 (0)30 250092-755

Der Ältestenrat hat die nachstehend aufgeführten Damen und Herren auf der Sitzung vom 18. Januar 2006 aufgenommen:



Alexander Türk
als Junior – Mitglied
Paten: Annemieke Bayer



Runa Christin Anastasia Kappel
als Junior-Mitglied
*Paten: Annemieke Bayer,
Uli Schürmann*



Jan-Jasper Wagner
als Junior-Mitglied
Paten: Annemieke Bayer



Andreas Winterhalter
als Auswärtiges Mitglied
*Paten: Achim Kadelbach,
Frank Butzmann*



Saskia Schröder
als Junior-Mitglied
*Paten: Kathrin Kadelbach,
Annemieke Bayer*



Heinz Blässer
als Auswärtiges Mitglied
Paten: Karlheinz Meyer



Richard Friderichs, RA,
als AO-Mitglied
*Paten: Dr. Pochhammer,
Achim Kadelbach*



Benjamin K. G. Hunold
als Junior-Mitglied
Paten: Dr. Wilfried Haesen



Ingmar Baudisch
als AO-Mitglied
Paten: Valeria Olowson



Sandra Löger
als AO-Mitglied
*Paten: Ulli Blumeyer,
Dirk Schmidt*



Sara Roth
als Junior-Mitglied
*Paten: Petra Niemann,
Annemieke Bayer*

Zum Training nach Martinique

Ein Bericht von Petra Niemann

Frankreichs Nationaltrainer der Laser hatten zu Jahresbeginn ein internationales Training für die Männer auf Martinique organisiert. Danach konnten wir Frauen die gleichen Boote nutzen. Das ist der große Vorteil wenn man Laser segelt. Die Männer- und die Frauendisziplin unterscheiden sich nur in einem Teil vom Mast und im Segel. Das Material hatten wir schon im November mit dem Container mitgegeben.

Am 20. Januar ging es los. Von Berlin nach Paris, dort den Flughafen wechseln und dann weiter nach Martinique. Gleich in Berlin bekamen wir, d.h. Wiebke Schröder, ich und unser Trainer Thomas Piesker, Probleme, da wir alle Übergepäck hatten. Leider konnten wir nichts als Sportgepäck aufgeben und mussten jedes Kilo mehr bezahlen. Für ein dreiwöchiges Segeltraining ist es nun einmal nicht möglich, mit Werkzeug unter 20 kg zu packen. In Paris streikten die Busfahrer für den Airportwechsel, aber kurz bevor wir ein Taxi holen wollten, kam doch noch ein Bus. So schafften wir es noch pünktlich zum nächsten Check in. Die 9 Stunden Flug vergingen schnell. Als wir ankamen, erwartete uns leider kein französischer Trainer, wie verabredet, und sein Handy war auch abgeschaltet. Also fragten wir uns bei allen Autovermietungen durch, weil der französische Trainer für uns ein Auto vorbestellt hatte. Schließlich hatten wir auch diese Hürde genommen und fanden auch, telefonisch angeleitet, unser einstündig entferntes Quartier, ein schönes Appartementhotel.

Gleich am nächsten Morgen ging es in den Hafen, denn das Tagesziel hieß, alle Boote komplett auf das Wasser zu bringen. Trainingsteilnehmer waren: Sari Multala (Finnland), Charlotte Dobson und Lizzy Vickers (GB), Karin Sanderström (Schweden), Mateja (Croatien), Sophie Turckheim, Sara (beide Frankreich), Wiebke und ich. Später kamen Tanja Calles (Mexico), Solenne Brain (Frankreich), Magalie (Kanada) hinzu. Das Training leiteten Thomas Piesker, ein Norweger, ein Brite und ein Franzose.

Eigentlich wollten wir uns nur zwei Stunden einsegeln, schließlich wurden es aber drei bei 3 Bft. Abends waren alle sehr müde, auch bedingt durch

die fünf Stunden Zeitunterschied zu Europa. Das Training verlief nach folgendem Schema: Vor dem Ablegen – eine kleine Besprechung mit dem Ablauf der Einheit, wobei das eigentlich jeden Tag gleich war. Am Beginn eine Aufwärmübung, danach ca. eine Stunde Geschwindigkeitstests auf der Kreuz, dann Vorwind und am Ende einige Wettfahrten. Variiert wurde dann mit einzelnen Übungen und vielen Wenden. Jeden Tag 3-5 Bft., so konnten wir ein super Training auf sehr hohem Niveau abhalten. Um 9.45 Uhr war meistens ablegen und dann etwas über vier Stunden auf dem Wasser. Nachmittags beschäftigten wir uns mit aktiver Erholung, d.h. Wanderungen mit erhöhtem Puls und leichter Schweißbildung, weil man dadurch schneller regeneriert, als wenn man nur ausruht. Abends trafen wir uns regelmäßig zu einer Auswertung des Tages mit Videobildern. Diese dauerten ca. eineinhalb Stunden und haben sehr zu unserer Leistungsverbesserung beigetragen. Wir Aktive sprachen dabei sehr offen miteinander und jeder Trainer steuerte zusätzlich Beiträge bei. Dabei ging es vor allem um Schotarbeit, Segel-einstellung, Sitzposition und die Steuertechnik. Während der gesamten Zeit hielten wir uns an den Rhythmus – vier Tage segeln – einen Tag frei.

Am zweiten Tag hatten wir eine Telefon-direktschaltung mit unserem Bekleidungs-ausrüster Marinepool auf der „Boot“ Düsseldorf. Am gleichen Tag hatte ich leider meine Segelschuhe am Boot vergessen und konnte sie am nächsten Tag nicht mehr finden. Da die Engländerin sich nicht gut fühlte, lieh ich mir ihre Schuhe in Größe 43! Aber das war besser, als auf das Training zu verzichten. Am ersten Layday fuhren dann Wiebke, Thomas und ich über die Insel und suchten nach neuen Surfschuhen für mich, derweil die anderen an einem tollen schwarz-sandigen Strand ausruhten. Schade, dass am nächsten Tag meine Schuhe wieder auftauchten . . .

Nach dem zehnten Segeltag auf der Ostseite der Insel, in Tartane, wo die Wellen immer sehr groß waren, wechselten wir die Lokalität zur Westseite nach Trois-Islets, damit wir auch bei Flachwasser trainieren konnten. Aber wir verlugen unsere Laser nicht auf Trailer, sondern segelten



die Distanz von 45 Seemeilen! Dabei segelten wir Langstreckenrennen, z.B. eine Stunde nur Raumschoots mit Start und Ziel. Am ersten Tag legten wir in sieben Stunden 30 Meilen zurück. Dann wurde in einem Hotel übernachtet. Die Boote hatten wir einfach auf den Strand gezogen. Am nächsten Tag ging es weiter mit einem Beachstart. Wir sprangen in die Boote und ab ging die erste Wettfahrt. Dann kamen zweimal 45 Minuten Vorwind, eine Stunde Raumschoots und weitere zwei Stunden Kreuz bis in unseren Zielhafen. Unsere „Inselumrundung“ hat viel Spass gemacht, war aber auch sehr anstrengend für Muskeln und Sehnen. Nach einer Stunde Raumschoots bei 4 Windstärken, konnte ich meine Knie nicht mehr aktiv bewegen, weil das so weh tat. So musste ich passiv mit den Händen erst wieder Wasser in die Knorpel pumpen und die Durchblutung anregen, bevor ich mich auf den nächsten Start vorbereiten konnte. Die Siegerin hieß übrigens Petra, vor Sari und Sara. Am nächsten Tag war zum Glück wieder ein freier Tag. Wir Deutschen gingen gleich morgens Wellensurfen und schafften es alle auch einmal auf dem Brett zu stehen. Es folgte eine Tour zu einem in der Mitte der Insel gelegenen Wasserfall. Es war ein super Abenteuer, denn wir erklimmen diesen mit einem persönlichen Führer. Das Wasser, in dem wir teilweise bis zum Hals standen, war ziemlich kalt. Den Tag beschloss eine längere Wanderung, deren Ziel laut Trainer ein ganz toller Strand war. Leider haben wir ihn nicht gefunden. Jetzt brachen die letzten fünf Segeltage an. Ich musste leider zwei Tage aussetzen, weil ich durch

das Wellenreiten eine Schleimbeutelentzündung in der Schulter bekommen hatte und meinen Arm nicht anheben konnte. Die letzten drei Tage wurden „Olympische Spiele“ veranstaltet, mit dem neuen Wettkampfformat. Für den Tagessieger wurde die Nationalhymne gesungen. Bis zur 11. Wettfahrt führte ich mit einem Punkt, hatte dann aber ein schlechtes Rennen. Zum Glück konnte ich nicht mehr hinter den zweiten Platz abrutschen.

Sari hat die Regatta gewonnen und Wiebke wurde Dritte. Es gab eine Sehnscheiden-entzündung im Unterarm, Knie- und Fußprobleme durch Überlastungen, einen Bandscheibenvorfall und viele erschöpfte Seglerinnen.

Trainingsabschluss und Siegerehrung feierten alle zusammen in einer Bar. Am Abflugtag stand morgens noch die Containerbeladung auf dem Plan. Das war anstrengend in der Hitze. Als erstes wurde das Motorboot eingeladen, dessen Trailer zu beiden Seiten ca. 2 cm Abstand im Container hatte. Wir mussten das Boot per Hand hinein zirkeln. Dabei brach das vordere Rad und wir mussten die Achse immer zum Schieben anheben. Nach ca. einer Stunde, in der ich einige Male dachte, dass wir das Verladen nicht schaffen könnten, hatten wir das Motorboot bis ganz hinten geschoben. Dann folgten noch zweimal 4 Laser übereinander. Nach 3,5 Stunden waren wir hungrig, dreckig, durstig, aber fertig mit dem Verladen!

Ich werde dieses Trainingslager nie vergessen, denn es war ein tolles Erlebnis und hat uns alle ein Stück weiter in Richtung olympische Medaille gebracht. Ich bin sehr glücklich über die Ergebnisse und das Wassertraining. Für den nächsten Winter ist das nächste internationale Training schon in der Planung.

Ein großes Dankeschön an alle, die geholfen haben, damit dieses Trainingslager stattfinden konnte und dafür gesorgt haben, dass auch ich teilnehmen konnte. Mein besonderer Dank gilt in diesem Sinne dem französischen Trainer Francois, meinem Trainer Thomas, dem Heinz Nixdorf Verein und dem VSaW.

Brillen und Contactlinsen

SIVEDE BERLIN

Augenoptik

präsentiert



ic! berlin

Ein Bestseller - Trends aus Berlin



Uhlandstraße 155 /
Ecke Ludwigkirchstraße
10719 Berlin
Tel.: (030) 88 68 32 33
Fax: (030) 88 68 32 35

weitere Filialen (Schäfers Optik):
Anzengruberstraße 3
12043 Berlin
Tel.: (030) 681 10 73
Fax: (030) 68 23 70 68

Karl-Marx-Straße 202
12055 Berlin
Tel.: (030) 687 75 05
Fax: (030) 681 40 59

Mo.- Fr. 10.00-19.00 Uhr · Sa. 10.00-15.00 Uhr

Info-Hotline Klaus Heller: ☎ 88 68 32 33

NORTH SAILS BERLIN

Udo Pflüger

Rubensstr. 130, 12157 Berlin

Tel.: 030 795 21 93, Mob.: 0172 973 13 36

Fax.: 030 79 78 42 25.

Mail: udo@de.northsails.com

www.northsails.de

Improvement guaranteed Scientific Sailmaking

Mallorca

Kathrin Kadelbach

Ende Dezember stehen wir im Wald. Knietief im Schnee und keine Ahnung, wo wir hin müssen, und der Schnee fällt auch noch weiter, als es langsam anfängt, dunkel zu werden. Zum Saisonabschluss sind Saskia und ich zwar nicht dem Ruf des Berges gefolgt, aber dem des 470er Bundestrainers Malte Philipp. Zum Langlauf auf dem Rabenberg. Auf diesem Berg steht nun unsere Gruppe und fragt sich, wie es sein kann, dass man sich auch am dritten Tag wieder verlaufen kann. So groß ist der Rabenberg nun auch wieder nicht. Aber zumindest besser auf der falschen Bergseite als auf der falschen Kreuzseite.

So wie unsere Saison jetzt endet, hat sie auch begonnen. Nicht etwa planlos, aber im Schnee. Allerdings rieselte dieser auf Mallorca und auch nicht gerade leise. Denn zu dem Schnee und den niedrigen Temperaturen gab es noch ordentlich Wind, was die Insel im Januar nicht gerade als das deutsche Urlaubsparadies erscheinen ließ. Im Laufe des Winters und Frühjahrs waren wir oft zum Training vor Ort, der Wind wurde manchmal weniger, sogar das Wetter ab und zu schön. Urlaub möchte ich dort jedoch immer noch nicht machen.



Aber das war auch nicht unsere Absicht und so starteten wir nach langem Training bei der Princess Sophia Trophy endlich auch offiziell in die Saison. Und das sehr viel versprechend. Mit Platz 6 lagen wir nur einen Platz hinter der Weltmeisterin aus Schweden und unserer deutschen Konkurrentin Steffi Rothweiler (Platz 4) direkt im Nacken.

Was sich auf Mallorca bereits angedeutet hatte, bestätigte sich auch auf der Europa-meisterschaft in Polen. Der Anschluss an die Weltspitze ist geschafft. Mit Platz 11 konnten wir zwar unseren B-Kader ersegeln, aber vor allen Dingen mit der Zwischenplatzierung 5 bei viel Wind beweisen, dass wir noch viel mehr können. Langlauf gehört, zumindest bei mir, jedoch nicht dazu.

Im Januar geht es wieder nach Mallorca, Skier brauchen wir dort hoffentlich nicht. Aber wir freuen uns sehr, dass zum einen Capgemini jetzt mit an Bord ist und zum anderen natürlich der VSaW uns bei Wind & Wetter, selbst bei Schnee, zur Seite steht.



TACOMA – die wohl leichteste Segeljacke der Welt:

- Jacke 420 g, Hose 560 g
- extrem wasserdicht:
Wassersäule 10.000 mm
- extrem atmungsaktiv:
10.000g/m²/24h
- verschiedene Farben,
auch als Damenschnitt erhältlich



Der neue Katalog 2006 ist da.
Jetzt gratis bestellen!

089/8996190
info@marinepool.de
www.marinepool.de

Halbzeit auf dem Weg zu Olympia 2008 – die Schümann Crew

Klaus Müller

Mit der Saison 2006 ist bereits wieder die Halbzeit zwischen den olympischen Spielen von Athen und Peking erreicht. Das Abschneiden der deutschen Segler vor Athen ist dabei noch in guter Erinnerung. Aus Athen lernen, um in Tsingtao wieder erfolgreich zu sein, das ist das Motto derjenigen Seglerinnen und Segler die sich eine erfolgreiche Teilnahme an den Spielen 2008 zum Ziel gesetzt haben.

Zu ihnen zählt auch Ulrike Schümann mit ihren Vorschoterinnen Runa Kappel und Ute Höpfner vom Olympiateam des VSaW. Die drei wollen im Yngling für Deutschland in China 2008 am Start sein. Die Vize- Weltmeisterin 2002 und 2003, bekanntermaßen in der innerdeutschen Qualifikation für Athen der Wagner- Crew aus Bayern unterlegen, hatte nach nicht allzu langer Überlegung, aber dennoch gründlicher Analyse, das persönliche Fazit gezogen: Das sollte es noch nicht gewesen sein! Wer Ulli kennt, weiß, dass Taten nach so einem Entschluss nicht lange auf sich warten lassen. Ihre Pläne für Peking 2008 nahmen schon bald Gestalt an.

Nach vielen Gesprächen, unter Einbeziehung des ehemaligen Berliner Landestrainers Jörg Pfeiffer, der die Crew auf ihrem Weg nach Olympia begleiten wird, präsentiert sich die neue Schümann-Crew nun in folgender Besetzung: Ulrike Schümann, Runa Kappel und Ute Höpfner. Runa Kappel, von der Europe kommend, nimmt die

Mitschiffsposition ein. Das Vorschiff wird von Ute Höpfner, Studentin der Betriebswirtschaftslehre und im Besitz der Trainer C Lizenz des DSV, besetzt. Bereits die erste Saison der neu zusammengestellten Crew vom Wannsee hat gezeigt: diese Zusammensetzung besitzt das erforderliche Potenzial, um die von Steuerfrau Ulrike Schümann formulierten Zielstellungen zu realisieren. Mit ihrem achten Platz beim Jahreshöhepunkt 2005, der WM auf dem Mondsee in Österreich, etablierte sich das Team in der erweiterten Weltspitze und hat den angestrebten A-Kaderstatus bestätigt.

Da es im Winter noch an femininer Konkurrenz im eigenen Lager gefehlt hat, obwohl zu hören war, dass Kristin Wagner aus Bayern auch wieder das Training aufgenommen hat, nutzte man die Möglichkeit, mit leistungsstarken Männern, u.a. Hendrik Witzmann und Marcus Wieser als Sparringspartner, zu trainieren. Dazu kommt im März ein Trainingslager auf Mallorca, wo man gemeinsam mit einem Teil der internationalen Konkurrenz u.a. aus Schweden, Dänemark, Norwegen, Großbritannien und Russland trainieren wird. Zuvor beteiligte sich die Crew im Februar am Wintertrainingslager des DSV in Füssen. Die Wettfahrtstationen werden die allgemein bekanntesten sein. Traditioneller Saisonbeginn ist der Princess Sofia Cup vor Mallorca, danach folgen Hyères, die Hollandregatta und als Jahreshöhepunkt die WM vom 1.–8. Juli im französischen La Rochelle.



Europacup

Kroatien und Trainingslager Hyères – mein Start in die Segelsaison 2006 im Laser Standard

Wir, die Laser-Standard-Jungs vom Berliner Segler Verband, wollten Weihnachten nicht, wie gewöhnlich, auf der Couch sitzen und Gänsebraten essen! Es war eigentlich kein Trainingslager geplant, wir waren aber der Meinung, die Konkurrenz, gerade in den südlichen Ländern, schläft nicht. So fuhren wir (Malte Kamrath VSaW, Steffen Naumann SCG, Frithjof Schwerdt PYC, Jan Hendrik Weischede SCO und ich, Jan Kowalski VSaW) mit unserem BSV-Trainer Kevin Zilch, einem Schlauchboot und vier Lasern auf dem Hänger, einem Laser auf dem Dach des BSV-Busses am 25. Dezember um 8.00 Uhr los, in Richtung Kroatien zum Europacup.

Diese Regatta sollte mein Einstieg, nach zwei Jahren im Laser Radial, in den Laser Standard sein. Am ersten Weihnachtsfeiertag passierte noch nicht viel, es wurde geschlafen und gegessen, wir verbrachten den Tag im Auto. Abends kamen wir wohl behalten an unserem Zwischenstopp Graz an. Am nächsten Tag ging es weiter bis nach Split, von wo wir gegen 20.00 Uhr mit der Fähre zur Insel Hvar übersetzten, wo unsere Regatta stattfinden sollte. Wir richteten uns noch kurz im Quartier ein, gingen dann aber schnell schlafen. Am nächsten Tag frühstückten wir zunächst, gingen einkaufen und luden die Boote ab. Nachmittags blieben sogar noch zwei Stunden zum Segeln. Es wehte eine 5-6, bei der ich schnell bemerkte, dass es im Standard schon anstrengender ist als im Radial.

Wir kamen erschöpft in den Hafen und wollten uns für die Regatta anmelden, was mich vor ein Problem stellte: Für die nächsten Tage war weiterhin viel Wind angesagt, für mich als Leichtgewicht, der kaum Praxis im Standard hat, ein sehr anstrengender Einstieg! Zumal ich die Woche vorher noch eine starke Grippe hatte und dadurch zusätzlich geschwächt war. Deswegen entschieden mein Trainer Kevin Zilch und ich, mich noch einmal im Radial starten zu lassen, was sich später auch als sinnvoll heraus stellen sollte. Denn schon am Folgetag, dem Beginn der Regatta, wehte morgens ein recht frischer Wind. Doch als das Regattafeld draußen war, ging er bis auf eine 0-1 zurück.

In diesem Moment ärgerte ich mich schon, doch nicht Standard zu fahren. Doch diese Stimmung änderte sich auf einen Schlag, als der Wind wieder auf eine 6 in Böen 7 zunahm. An diesem Tag wurde ein Rennen gefahren – ich erkämpfte einen 2. Platz.

Bei den Standards lief es auch gut, was Malte durch einen weiteren 2. Platz bestätigen konnte. Der Abend verlief eher ruhig, da der Folgetag wieder viel Wind versprach.

Am nächsten Tag nach dem Frühstück wurden Boote aufgebaut und aufs Wasser gefahren. Es wehte bereits eine frische Brise. Es konnten 2 Rennen gesegelt werden, welche ich mit zwei 6. Plätzen abschließen konnte, was akzeptabel, aber nicht Spitze war. Die Standards konnten auch ihre Einzel-Platzierungen in den Top 10 fahren, außer Jan Hendrik, der seine erste Standard-Regatta bestritt.

Abends folgte das alltägliche Ritual mit duschen, essen und schlafen. Da am Folgetag der Wind abnehmen sollte, machten wir noch eine Tour durch die sehr schöne Innenstadt von Hvar, die wir in einer Bar beendeten.

Ein ungewohntes Bild zeigte sich am Morgen, als das Mittelmeer sich spiegelblank vor uns präsentierte. So wurde erst mal ausgiebig gefrühstückt. Danach stand ein wenig Bootsbastelarbeit auf dem Plan. Nachdem der Vormittag vergangen war und immer noch kein Wind zu sehen war, wurde Fernsehen geguckt, wir hatten über 200 Sender ;-), oder Computer gespielt. Doch der Wind wollte uns heute doch noch segeln lassen, gegen Nachmittag bildete sich ein leichtes Kräuseln auf dem Wasser, das sich immer mehr verstärkte. Die Wettfahrtleitung gab das Signal zum Auslaufen. Draußen zeigte sich anfangs ein recht frischer Wind, der aber schnell wieder schwächer und unregelmäßiger wurde. So brach die Wettfahrtleitung die Rennen für diesen Tag ab. Da wir noch etwas trainieren wollten, fuhren wir nicht wie die anderen rein, sondern kreuzten noch ein Stück. Am Horizont baute sich nun eine tiefschwarze Wand auf. Der Wind nahm immer weiter ab und es wurde immer dunkler. Da wir nicht in die Front geraten wollten, drehten wir in

Richtung Hafen ab. Doch der Wind ließ immer mehr nach, so dass das Ziel in weite Ferne rückte. Der Wind war jetzt nahe 0! Die Wand kam immer näher und ruckartig setzte wieder Wind ein, der bis auf eine 6-7 auffrischte. Da es aber Vorwind war, machte es einen riesigen Spaß, in den Hafen zu „heizen“ und dabei noch ein paar Halsen zu üben, ein paar Kenterungen inbegriffen. Im Hafen wurden schnell die Boote abgedeckt, dann duschen und ab ins Bett. Ach ja, essen waren wir auch noch.

Nun war der 31. Dezember – unser letzter Rennntag. Heute sollten mindestens 2 Rennen gesegelt werden. Es sah auch vom Wind her sehr realistisch aus. In den beiden ersten Rennen konnte ich noch einmal mit einem 7. und einem 6. Platz etwas Boden gut machen. Die Standards fuhren auch wieder ganz gut in den Top10 mit. Doch 2 Rennen sollten nicht alles sein; so wurden die letzten Kräfte mobilisiert für ein drittes Rennen. Hier erwischte ich den schlechtesten Start seit langem. Aber trotzdem kämpfte ich noch, wobei ich am Ende einen 7. Platz erreichen konnte. Malte schloss das letzte Rennen auch mit einem 7. ab. Am Ende belegte Malte einen 6., Steffen einen 7., Frithjof einen 9., Jan Hendrik einen 19. bei den Standards (von 25 Teilnehmern) und ich einen 4. bei den Radials (von 36 Teilnehmern). So waren alle erst einmal zufrieden. Abends folgte dann die Siegerehrung auf dem Marktplatz von Hvar auf einer großen Bühne. Ich bekam sogar einen

goldenen Teller als Pokal. Anschließend gingen wir noch essen und feierten danach ausgelassen gemeinsam mit den Kroaten auf dem Marktplatz Silvester. Am nächsten Morgen wollte keiner so recht aufstehen, gegen 11 Uhr gelang es uns aber. Malte und Frithjof wollten noch einmal raus fahren. Es wehte eine gute 6-7 und es waren 3 Meter Welle. Wir anderen packten schon mal unsere Schiffe ein und verladen sie.

Abends packten wir noch die Sachen und gingen schlafen. Am nächsten Morgen fuhren wir wieder zur Fähre und setzten mit ihr nach Split über, von da aus ging es weiter bis nach Graz. Die Nacht verbrachten wir wieder in der Jugendherberge. Nun freuten sich alle schon auf zu Hause. Wir kamen abends im kalten und verschneiten Berlin an und schauten auf ein paar schöne Segeltage zurück; konnten uns aber schon auf unser Trainingslager Ende Januar in Hyères, Frankreich freuen.

Diese zehn Tage in Hyères konnte ich dann wirklich im Standard trainieren, wir hatten meist wenig Wind, dafür konnten wir zum Teil schon kurzärmelig die südliche Frühlingssonne genießen. Für mich war es ein sehr lehrreiches Trainingslager. Ich habe viel mit den älteren Standard-Seglern, zum Teil aus dem DSV-Kader, trainiert.

Über Ostern werde ich knappe 3 Wochen in Palma trainieren und meine erste Regatta im Laser Standard mitfahren – den Princess Sophia Cup.





Noch Ende Dezember 2005 war es mild in Berlin und Brandenburg. Man hatte Zeit, die neu geordneten Edelstahlkufen mit den ausladenden Karbonkörpern zu schleifen und einzumessen.

Am 8. Januar kamen die ersten Eismeldungen vom Rangsdorfer See. Am 12. Januar Info per Internet: Die IDM findet am 14. und 15. Januar auf dem Malchiner See, ca. 25 km nördlich der Müritz, statt. Der Takelplatz ist in Damen.

Es gab 92 Meldungen, darunter namhafte Segler aus Polen, Dänemark und Holland. Vom VSaW reisten Rainer Mellenthin, Knut Peters, Egbert Vincke, Philipp Kring und ich an.

Wir hatten allerbeste Bedingungen mit Spiegeleis bei Sonnenschein und leichtem bis mittlerem Wind. Wir konnten sieben wunderbare Wettfahrten segeln. Bester VSaW-Segler war Knut mit Platz 19, Philipp mit Platz 33 und ich mit Platz 25.

Internationaler Deutscher Meister wurde der amtierende Europameister – und später im Jahr neuer Weltmeister – Michael Burczynski aus Polen. Er hatte in der letzten Wettfahrt noch Holger Petzke aus Kiel vom 1. Platz verdrängt, der somit nur Deutscher Meister wurde, gefolgt von Bernd Zeiger und Andreas Bock.

Am darauf folgenden Wochenende 28. und 29. Januar war eine Regatta bei Berlin auf dem Wolziger See und eine Regatta auf dem Steinhuder Meer ausgeschrieben. Außerdem fand die Norddeutsche Meisterschaft auf dem Schweriner See statt.

Knut Peters, Rainer Mellenthin und ich fuhren nach Schwerin, da die Flotte Nord die beste Konkurrenz versprach.

Am 1. Regattatag warteten wir leider den ganzen Tag bei sehr gutem Eis und herrlichem

Sonnenschein vergeblich auf Wind. Am nächsten Morgen zog der Regattatross vom Schweriner Außensee auf den Innensee, da dort noch weniger Schneeaufgabe und etwas mehr Wind zu erwarten war. Ein Teil der ca. 30 gemeldeten Teilnehmer verlor die Geduld und reiste ab. Daher war das Regattafeld auf ca. 20 Schlitten reduziert. Wir wurden belohnt und konnten bei ca. 2 Bf drei Regatten segeln. Bei diesen Bedingungen war ein Full Power Segel auf einem flexiblen Rigg und dünne VA T-Läufer die beste Wahl. Auch ein geringeres Gewicht des Seglers war von Vorteil. Bei mir passte an diesem Tag alles, auch der übrige Trimm und nach einem 2. Platz im ersten Rennen fuhr ich noch zwei 1. Plätze in den folgenden Rennen und wurde Norddeutscher Meister. Zweiter wurde der aktuelle Deutsche Meister Holger Petzke vor Knut Peters, der den VSaW-Erfolg komplettierte.

Vielen Dank an Knut, dass er mir hier mal den Vortritt gelassen hat, zumal er mir in diesem Jahr meist um die Ohren fuhr. So auch bei der Berlin-Brandenburgischen Meisterschaft am 4. und 5. Februar auf dem Wolziger See. Bei 21 Startern wurde Knut 5. und ich nur 10. Richtig ärgerlich

war Philipp, der mit sehr guten Plätzen angefangen hatte und zum Schluss auf Platz 13 landete. Da er immer nur mit meinem abgelegten Material segelt und bisher wenig Zeit zur Vorbereitung hat, musste er das so akzeptieren. Berlin-Brandenburgischer Meister wurde Jörg Minarek aus Berlin.

Bei Eisdicken von 25 bis 30 cm und unterschiedlichen Schneeaufgaben fanden auf dem Wolziger See weitere Regatten statt, die meist mehr als 30 Meldungen hatten und teilweise auch international besetzt waren. Dabei wurde Knut Peters beim Brandenburger Adler 4. und beim Faschings Cup 5. Beim Kristall Cup, der am 25. und 26. Februar auf dem Wolziger See ausgetragen wurde, machte Knut im Hinblick auf die am 5. März beginnende WM und EM eine Pause, um seinen überstrapazierten Segelarm zu schonen. Über die WM-EM berichtet Knut selber. Ich warte heute, am 13. März 2006 bei 25 cm Eis mit einer 16 cm Nassschneeaufgabe auf eine schöne Restsaison.

Vielleicht erwische ich ja noch einmal einen Tag, an dem alles stimmt mit meinem DN 527 action und mir.

PEUGEOT AUTOHAUS SCHRÖDER E.K.



- Autolackiererei
- Autoklempnerei
- Reifenservice
- Klimageservice
- Hol- und Bringservice
- Neuwagen
- Vorfuhrwagen
- Jahreswagen
- Sonderkonditionen für VSaW-Mitglieder

Berliner Straße 113
14542 Werder / Havel
Tel. 03327 / 57 17-0
Fax 03327 / 57 17-20
schroeder-autohaus@t-online.de



Alle Jahre wieder

Ein Bericht zur Weltmeisterschaft der DN-Segler



Der alljährliche Höhepunkt der DN-Eissegler ist die Welt- und Europameisterschaft, die rotierend von einer der ca. 15 Eissegnationen veranstaltet wird. Allerdings ist nur eines vorher klar: der Veranstaltungstermin. Wer nun glaubte, der diesjährige Veranstalter Finnland verfüge über ausreichend besegelbares Eis, der irrte gewaltig. Erst am Mittwoch vor dem ersten Start am Sonntag, dem 5. März, wurde das Ausweichrevier von einem internationalen Komitee festgelegt. Es war die Müritz.

Für alle Deutschen Teilnehmer, aber auch die Ungarn, Österreicher, Polen, Schweizer und Holländer eine sehr angenehme Veränderung, da wir lediglich die bereits gebuchten Fährtickets stornieren mussten. Am Veranstaltungsort Klink im Müritzhotel war man gut auf den Tross vorbereitet, der dann ab Donnerstag anreiste. Besonders die Berliner Segler glaubten ihren Augen nicht zu trauen, als sie die ca. 30 cm dick zugefrorene Müritz betraten. Warum hatten wir nicht mitbekommen, dass es hier so gutes Eis gibt ?

Die Voraussetzungen für eine gelungene Veranstaltung schienen perfekt zu sein. Erste Zweifel an der Regattaleitung kamen allerdings auf, als wir erfuhren, dass die Regatten vor Röbel ausgesegelt werden sollten. Das Eis sollte dort besser sein. Die ca. 15 Kilometer Anfahrt sind bei gutem Wind kein Problem und in 15 Minuten geschafft. Leider hatten wir aber am Sonntag nach einer Startverschiebung mit Standby am Ufer zunächst sehr leichte Winde mit einigen Nebelfeldern. Nach ca. 10 Kilometern Schieben konnte man sich nicht vorstellen, noch weitere 5 Kilometer durchzustehen und fing an, auf dem Weg zum Startbereich Grüppchen zu bilden, sich zu verschaukeln und zu quatschen. Für viele Teilnehmer war das verhängnisvoll, da sie es nicht mehr rechtzeitig zum Start schafften.

Wer dennoch das Regattagebiet erreichte, wurde auf dem südlichen Teil des Sees von guten Segelbedingungen überrascht: 3-4 Bft. Wind und akzeptable Sicht. Die Regattaleitung zog an diesem

Nachmittag vier Wettfahrten durch, so dass die Gruppen A,B,C die ersten Wertungen hatten.

Wie sich dann am Nachmittag zeigte, sollten nicht die Regatten das Problem sein, sondern der Rückweg zum Standort Klink. Ab 16 Uhr setzte ein heftiger Schneefall ein, der den heimsegelnden Seglern der ersten Gruppen jede Orientierung nahm. Dazu kam innerhalb von 20 Minuten eine beinahe unheimliche Winddrehung um 180°. Da auf dem Eis ohne jede weitere Sicht und Orientierung der Wind der einzige Wegweiser ist, hatte sich durch den Winddreher auch unsere Fahrtrichtung um 180° gedreht und wir kamen gegen 17 Uhr in Rechlin am Süden des Sees an. Nachdem wir uns mit Hilfe der nun zeitweise durch die Wolken blinzelnden Sonne endlich orientieren konnten, drehten wir um und segelten am Ostufer immer mit Landsicht gen Norden. Der zwischenzeitlich nachlassende Wind und die einsetzende Dämmerung ließen uns zweifeln, rechtzeitig vor der Dunkelheit unser Ziel zu erreichen. Gegen 18 Uhr hatten wir es aber geschafft und konnten im letzten Büchsenlicht unsere Schlitten abtakeln.

Große Sorgen machte uns zu diesem Zeitpunkt der noch sehr leere Takelplatz. Es waren mindestens noch 100 Schlitten auf dem Eis und es wurde nun dunkel. Nachdem die Wettfahrtleitung einige Autos mit aufgeblendeten Scheinwerfern an das Ufer gestellt hatte, fanden nach und nach die Segler zurück. Einige verstreute Segler wurden u. a. aus Röbel abgeholt, wo sie in der Dunkelheit „Landschutz“ gesucht hatten.

Bereits Sonntagabend war klar, dass die Wettfahrten auf der Müritz nicht weitergehen konnten. Die Regattaleitung, zusammen mit den Vertretern der Landesverbände, war fieberhaft auf der Suche nach einem Ausweichrevier. In Frage kamen: Nordpolen, das Achterwasser, der Wolziger See und der Vätternsee in Schweden. Dienstagmittag fiel schließlich die Entscheidung, auf dem Vätternsee bei Motala weiterzusegeln. Nach hektischem Buchen der Fähren setzte sich die Meute in Bewegung und war in der Nacht von Dienstag zu Mittwoch in Motala, wo die Veranstalter einige Hotels und eine Jugendherberge aus dem Winterschlaf geholt hatten, um alle Segler unterzubringen.

Vor Ort mussten wir dann am Mittwoch sehr ernüchternd erfahren, dass das Eis nicht so gut ist, wie erwartet, und außerdem Probleme bestehen, einen geeigneten Takelplatz zu finden. So konnten wir erst gegen 14 Uhr auf das Eis

gehen. Mit fassungslosen Gesichtern kamen uns dann bereits die ersten Segler auf Schlittschuhen entgegen und sagten, dass das Eis eigentlich unbesegeibar sei, weil es zu dünn ist. Die Organisatoren bemühten sich um Schadensbegrenzung und behaupteten, weiter draußen sei alles viel besser und steckten noch am Abend mit Flaggen und Tannenzweigen eine Route zum Regattafeld ab. Am Donnerstag um 11 Uhr sollte der erste Start sein!

Nach durchfrorener Nacht in der Jugendherberge, deren Heizung mal wieder ausgefallen war, glitt mein erster Blick von unserem Zimmer auf die Eisfläche, beziehungsweise dem, was über Nacht davon übrig geblieben war. Einsetzender Wind und der in den See mündende Motala-Strom hatten das ganze Regattafeld verschwinden lassen. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn dies erst am Vormittag des Regattatages passiert wäre.

Unerwarteter Weise bot die Regattaleitung nun noch ein anderes Revier, ca. 20 km entfernt, an. Nachdem ich dort erfahren hatte, dass bereits ein Eisschlitten bei einer Erkundungsfahrt eingebrochen und untergegangen war und andere Segler kopfschüttelnd alles einpackten, war auch in unserer Gruppe „die Luft raus“. Wir packten ein und fuhren nach Hause.

Erstaunlicherweise konnte doch am Freitag die Weltmeisterschaft erfolgreich beendet werden, was wir noch über das Handy erfahren. Um 15 Uhr war aber vorzeitig Schluss, weil wieder eine Scholle auf Drift ging und alle hektisch das Eis verlassen mussten.

Als Lehre für die nächste DN Meisterschaft sollten wir ziehen: alle Tüten mit europäischen Geldresten mitnehmen, alle Mittel- und Nord-europäischen Landkarten ins Auto packen, den Kompass nicht vergessen, das Handy gut aufladen und die Fahrpläne aller möglichen Fährverbindungen auf der Ostsee bereit halten. Erstaunlicherweise hat man ja bis zum nächsten Jahr den Frust wieder vergessen.

DUFOUR YACHTS

LA ROCHELLE

SEGELYACHTEN VON 32 BIS 49 FUSS

**NORDIC
MAST**

Alu- und Carbonmasten · Rigg- und Decksbeschläge

ELVSTRÖM
SOBSTAD



genesis technology



 **FJORD** *terne*

DAS ETWAS ANDERE MOTORBOOT !

ANDREAS HAUBOLD

SEGEL BOOTE ZUBEHÖR

Scharfe Lanke 47 13595 Berlin-Spandau

Tel.: 030 / 36 28 44 66 Fax: 030 / 36 28 44 68

HAUBOLD-BERLIN@t-online.de

Stützpunkt Ostsee

1819 Rostock / Warnemünde, Hohe Düne, Am Yachthafen

Tel.: 0172 875 15 85

Olympischer Winter für VSaW-Segler

Klaus Müller

Während Millionen von Fernsehzuschauern vor den Fernsehgeräten bei Chips, Erdnusskernen und dem obligatorischen Bier „sachkundig“ die Leistungen der deutschen Winterolympioniken in Turin und den umgebenden Bergen bejubelten und bewerteten, machten sich 28 Spitzensegler des DSV auf ihre Art und Weise mit den Leistungen vertraut, die Angerer, Hettich, Greis, Künzel, Otto, Lange und Co. in den Loipen oder der Eisrinne der Bob- und Rodelbahn in den Bergen des Piemont vollbringen mussten, bevor sie auf der Plaza in Turin Medaillen umgehängt bekamen und ihnen zu Ehren die deutsche Nationalhymne intoniert wurde. Um neben der Ausdauer auch die Teamfähigkeit unter Deutschlands Segelspitze in den olympischen Klassen zu verbessern, fand in Füssen ein Trainingslager der besonderen Art, jedenfalls für Segler, statt.

Unter denen, die auf Planche, Loipe, Eis, Bobbahn in den Disziplinen Fechten, Langlauf, Eishockey, Curling, Rodeln und Bobfahren die Besten des DSV ermittelten, waren auch Petra Niemann, Runa Kappel, Kathrin Kadelbach, Saskia Schröder und Manuel Voigt vom Verein Seglerhaus am Wannsee. Von den vierzehn Berlinern seien zwei zitiert. Ute Höpfner aus der Yngling Crew von Ulrike Schümann vom Olympiateam des VSaW: „Ich finde es gut, sportlich mal über den

Tellerrand zu schauen.“ Curling hatte es ihr besonders angetan. Und Teamkollegin Petra Niemann betonte, dass ihr am meisten Spaß das Fechten vermittelt hat. Beide sind aber auch überzeugt, dass dieses segellose Trainingslager, der Ausflug in andere Sportarten mit bisher am eigenen Körper nicht erfahrenen Anforderungen, ihnen auch seglerisch einiges bringen wird. Koordinationsfähigkeit, emotionale und mentale Stärke sind die Elemente, an die sie dabei denken. Anzumerken wäre noch, dass auch Trainer, Betreuer und Funktionäre aktiv bei der Sache waren. So war zu hören, dass im Rahmen der Bobwettbewerbe auf der Olympiabahn von Innsbruck auch Jörg Pfeiffer, Coach der Schümann Crew, zusammen mit Dieter Golombeck vom Heinz-Nixdorf-Verein, im Viererbob an den Start gingen. Der Bahnrekord von 53,17 Sekunden wurde von ihnen zwar nicht gebrochen, aber die nur 8,8 Sekunden darüber nötigen doch allen Respekt ab. Kathrin Kadelbach und Vivien Kussatz werden sicher auch noch lange an den Eiskanal denken, wenn sie sich an ihre Gesichts- bzw. Nackenmuskulatur erinnern. Was der eingangs geschilderte Fernsehzuschauer nie erfahren wird, darüber können sich unsere Spitzensegler jetzt selbst ein Bild machen: olympischer Winter ist anstrengend, macht aber auch Spaß!



Mit der Alexander von Humboldt zum Kap Hoorn

Frank Nietruch

Im November kommt auf meinem PC überraschend eine Mail von der Sail Training Association Germany an: Die Anfrage, ob ich Lust habe, die Etappe Buenos Aires–Kap Hoorn auf der Dreimastbark „Alexander von Humboldt“ mitzusegeln.

Da ich dazu Lust habe, fliege ich am 28. Dezember aus dem verschneiten Berlin in das sommerliche Argentinien. Am Mittag des nächsten Tages schleppe ich schwitzend und übermüdet meinen viel zu schweren Seesack in den Marinerhafen von Buenos Aires. Hier wartet das deutsche Schulschiff, das schon mehrere Monate auf seiner 100-Jahre-Jubiläums-Reise unterwegs ist und in rund drei Wochen um das Kap Hoorn in den Pazifik gehen soll.

An Bord empfängt mich große Betriebsamkeit. Unter den scharfen Augen des Kochs werden von der Crew frische Lebensmittel von der Pier an Deck gewuchtet und in die Proviantlasten gestaut. Überrascht bin ich, als wir palettenweise argentinisches Bier an Bord nehmen: Beck's-Bier in grünen Flaschen gibt es an Bord der „Alexander von Humboldt“ also nur im Werbefernsehen! Mir wird mitgeteilt, daß ich der „Null-Vier-Wache“ zugeteilt bin. „Null-Vier“ heißt, daß ich in den kommenden Wochen nachts von null bis vier und tags von 12 bis 16 Uhr „Dienst“ haben werde. Für die sommerlich-schwüle Metropole Buenos Aires (acht- bis zwölfspurige Autopisten zwischen Büro- und Hotel-Wolkenkratzern) haben wir keine Zeit. Alles dreht sich um das Klarmachen des Schiffes. Das Auslaufen ist für den 30. Dezember, 9 Uhr, festgelegt. Da gibt es vorerst keine Gelegenheit, sich mit dem Schiff näher vertraut zu machen.

Elf Rahsegel und vierzehn Schratsegel mit über 1000 Quadratmeter Segelfläche werden die 800 Tonnen des 63 Meter langen Schiffs in den kommenden Wochen durch das Wasser schieben. Die Segel werden von drei Seewachen mit jeweils 16 Besatzungsmitgliedern bedient, die sich im Vier-Stunden-Takt ablösen. Jede Wache besteht aus sechs erfahrenen „Stammleuten“ und zehn „Trainees“, die ebenfalls schon viele Törns auf der „Alex“ oder anderen Rahseglern gemacht

haben. Bei „All-Hands-Manövern“ werden zusätzlich die wachfreien Crewmitglieder eingesetzt, also notfalls aus den Kojen geholt. Nicht nur der Kapitän, sondern auch zwei der drei Steuerleute fahren hauptberuflich als Kapitäne zur See, die Fahrt auf einem Großsegler ist ihr Urlaubshobby.

Am 30. Dezember, einem strahlenden Sommermorgen, werden die Leinen gekürzt, das Schiff dampft in die Spring ein und dreht in Richtung Rio de la Plata. Die Silhouette der quirligen Millionenstadt wandert achteraus. Unsere Reise zum Kap Hoorn hat begonnen.

Erst nach 38 Stunden läßt das Schiff die endlos erscheinende La-Plata-Mündung mit dem braunen Brackwasser hinter sich. Letzte Nacht sind die Lotsen vor Montevideo von Bord gegangen. Inzwischen ist die Sonne ein zweites Mal untergegangen und in wenigen Minuten soll der Jahreswechsel feierlich begangen werden. Die gesamte Besatzung versammelt sich dazu auf dem Manöverdeck. Der Kapitän findet passende Worte für eine kurze Ansprache. Über uns ragen die dunklen Rahsegel in den wolkenlosen Sternenhimmel, an dem das Kreuz des Südens funkelt. Eine warme Brise bringt uns nach Süden voran.

Die kommenden Tage und Nächte vergehen im Rhythmus der steten Wachwechsel ohne irgendwelche Besonderheiten:

Um Mitternacht versammelt sich die „Null-Vier-Wache“ auf dem Manöverdeck und löst die „Acht-Zwölf-Wache“ ab. Die Bordroutine während der Wachen ist geregelt wie auf allen Großseglern: Ausguck und Rudergänger wechseln stündlich. Der Rest der Leute wird unter den kritischen Blicken des Toppsmatrosen mit Segelmanövern beschäftigt, denn jeder Wachführer hat den Ehrgeiz, schneller und weiter voranzukommen.

Und falls echte Segelmanöver nicht anstehen, werden diese einfach „simuliert“. „Tampenjagd“ wird diese anstrengende Beschäftigungstherapie genannt. Auf Kommando hasten wir an die jeweilige Nagelbank und tasten in völliger Finsternis nach den angesagten Brassens, Schoten, Geitauen oder Gordingen der Mars-, Bram- und



Luftige
Arbeitsplätze

Unter Vollzeug bei Badewetter

Royalsegel, mal am Vormast, mal am Großmast, wir suchen nach den richtigen Fallen, Streckern und Niederholern, mal am Bugsprit, mal am Besan. Die „Griffe“ sollen wie im Schlaf sitzen, denn im Ernstfall hängt die Sicherheit des Schiffes und der Leute vom Gelingen der Manöver ab. Unser Toppsmatrose wird erst etwas entspannter, nachdem die Fehlerquote von Tag zu Tag auf ein für ihn erträgliches Maß gesunken ist.

Um vier Uhr werden wir immer von der nachfolgenden „Vier-Acht-Wache“ mit dem traditionellen Ruf „Gode Ruh!“ auf die Kojen geschickt. Doch vorm Schlafengehen findet noch das „soziale Leben“ der Null-Vierer statt. Jetzt, nach getaner Pflicht, darf nämlich endlich ein Bier getrunken werden. Crew und Toppsmatrose versammeln sich dazu in der Messe, der abgelöste Steuermann kommt hinzu. Wenn nötig, gibt es Manöverkritik, meistens aber viel Spaß und gute Laune. Überhaupt – die Stimmung an Bord ist toll.

Gegen fünf Uhr siegt entweder die Vernunft oder die Müdigkeit und wir verholen uns auf unsere Kojen. Das Frühstück lassen die „Null-Vierer“ generell ausfallen. Um elf Uhr wird die



Trainee im
Arbeitsdienst

Wache wieder geweckt und um halb zwölf sitzen die „Null-Vierer“ frisch geduscht in der Messe, in der die emsige Backschaft die üblichen drei Gänge aufischt. Nur 25 Minuten haben wir für das ganze Menü Zeit.

Punkt zwölf Uhr treten wir dann immer die Tageswache an. Zunächst läßt uns der Toppsmatrose alle stehenden Segel nachtrimmen und freut sich, wenn das Schiff dadurch einen zehntel Knoten schneller wird. Falls irgend möglich, läßt er noch weitere Segel setzen. Wir sind schließlich auf einem Segelschulschiff. Also wieder Brassens, Schoten und Fallen reißen, die Hände werden hart und rissig. Sollte neben den Segelmanövern noch Zeit bleiben, werden Drahtbürsten, Schleifpapier und Farbe für den ewigen Kampf gegen den Rost gegeben.

Ab sechzehn Uhr, in unserer Freiwache, haben wir theoretisch bis Mitternacht „frei“. Aber der Bootsmann sieht es gerne, wenn die Freiwächler sich nützlich machen. So entschwindet ein Teil der Crew mit dem Takelwerkzeug in den Rahen, andere putzen, ölen und malen an Deck. Nach dem Abendessen – immer drei reichliche Gänge – wird je nach persönlichem Gusto vor dem mitternächtlichen Wachantritt noch etwas geschlafen oder anderweitig entspannt.

Mit leichten nördlichen Winden kommen wir so in den ersten zwei Wochen unter Segeln gut voran. Von Tag zu Tag ändert sich die Färbung des Wassers, die Wassertemperatur ist von 26 auf 10 Grad gefallen. T-Shirts sind vom Ölzeug abgelöst worden. Die Nächte sind kürzer geworden. Wir sind jetzt vor Feuerland im Bereich der Eisbergdrift und laufen direkt auf die enge Le-Maire-Straße zu. Albatrosse umsegeln ständig das Schiff und lassen sich von dessen Aufwinden tragen. Gelegentlich werden Pinguine und Kleinwale gesichtet. Das Wetter wird rauher, wir stellen uns auf stärkeren Wind ein. An Deck und in der Messe sind jetzt Strecktaue gespannt, die bei Starkwind der Crew Halt geben sollen.

In der Le-Maire-Straße – zwischen den Felsen Feuerlands und den vorgelagerten Klippen der Staten Islands – sind ebenso viele Schiffe verloren gegangen wie am berühmten Kap Hoorn. Strömungen und Kreuzseen haben den Seglern vergangener Zeiten hier kräftig zugesetzt, bei Nebel sind die Klippen ohne moderne Navigationshilfen eine tödliche Bedrohung. Wir haben Glück: Ein steifer Nordwind stellt sich ein und läßt uns diese Meerenge unter Vollzeug sicher

passieren. Dazu inszeniert die Natur ein grandioses Schauspiel: Tief hängende Haufenwolken über dem Hochgebirge Feuerlands, durch deren Lücken die Sonne gelb-rote Strahlenbündel aufs Meer wirft. Warmes Sonnenlicht fällt auf unsere Segel und auf die schroffen Felsen der Staten Islands. Nach der gelungenen Passage der Meerenge ist für uns der Weg zum Beagle-Kanal und zur Isla Hornos frei: das Cabo de Hornos ist nur noch eine gute Tagesreise entfernt!

Die Spannung steigt. Welcher Steuermann, welche der drei Wachen wird das Schiff um das Kap segeln können?

24 Stunden später ist der markante Felszacken des Kaps schon gut vor dem Abendhimmel zu sehen. Anfänglich können wir direkt darauf zuhalten, dann frischt der Wind auf und dreht zurück. Mehr Höhe können wir nicht segeln, daher müssen wir auf einen südlichen Kurs gehen. Das Kap liegt jetzt an Steuerbord querab unter dunklen Wolken, genau in Luv. Ein Tiefdruckgebiet ist im Anzug, Starkwind und Schauerböen im Gefolge. Jetzt haben wir die typischen Wetterverhältnisse der Drake-Straße. Unter Sturm-besegelung laufen wir bei acht bis neun Beaufort die ganze Nacht in Richtung Antarktis ab. Der Seegang baut sich immer mehr auf. Das Schiff arbeitet schwer in den heranrollenden Brechern. Die Strecktaue werden jetzt wirklich gebraucht, Smutje und Backschafter schwächeln, ein paar Kekse, ein Apfel müssen reichen. Keine Chance, bei diesen Bedingungen geschützte Gewässer zu erreichen. Es geht hinaus auf die offene See. Am Freitagmorgen, dem 13. Januar 2006, um sieben Uhr, bei blauem Himmel und tiefblauer Sturmsee, erfüllt sich für alle Mitsegler ein Traum. Der Kartenplotter zeigt es und Radarpeilungen dokumentieren es: In der Morgensonne passieren



Der Wachtposten am „Ende der Welt“.



wir den Meridian von Kap Hoorn von Ost nach West und haben somit geographisch den Pazifik erreicht. Der Felsen des Kaps ist allerdings außer Sicht gekommen.

Noch haben wir nicht gewonnen: Der Sturm hat sich auf Nordwest eingependelt, der Windmesser zeigt 55 Knoten. Immer wieder ziehen Schauerzellen heran, die schwere Böen bringen und abgewettert werden müssen. Das Schiff schüttelt sich, wenn die großen Wellen unter dem Rumpf durchlaufen und Gischt über das Deck fegt. Nur die Albatrosse und Skuas segeln unbeeindruckt davon über die brechenden Wellenkämme und fliegen Scheinangriffe auf das Schiff. Wir laufen immer weiter nach Südwesten ab.

Mittags kommt schließlich das erlösende Kommando: All Hands on Deck! Klar zur Halse! Der Kapitän übernimmt erstmals selber das Ruder. Der Erste Steuermann leitet das Manöver. Die Decksmannschaft weiß, was bei Schwerwetter auf dem Spiel steht, dafür haben wir lange genug geübt. 45 Mann brassen die Rahsegel schulmäßig vierkant, das Heck dreht durch den Wind. Nach

einer halben Stunde segeln wir hart angebrast auf dem neuen Kurs „Nordnordost“. Es geht zurück in Richtung Feuerland, Ziel Kap Hoorn. Der Sturm läßt nicht nach.

Der Schluß ist kurz berichtet: Am nächsten Morgen haben wir den geschützten Archipel erreicht. Der Himmel ist bedeckt, der Sturm hat sich gelegt. Wir ankern auf der Reede der Isla Hornos. Mit dem Beiboot setzen wir zur Insel über und besuchen den chilenischen Militärposten und das Denkmal der „Cap Horniers“. Wer hätte gestern noch geglaubt, daß ein Landgang am Kap Hoorn überhaupt möglich werden könnte. Am Sonntag, dem 15. Januar 2006, läuft unser Schiff mit einer rundum glücklichen Besatzung aus dem Beagle-Kanal in den Hafen von Ushuaia ein. Eine Ehrenformation der argentinischen Marine ist zu unserem Empfang auf der Pier angetreten, als die „Alexander von Humboldt“ als erster deutscher Großsegler seit dem Jahre 1939 am „Ende der Welt“ festmacht. Rasmus hat es gut mit uns gemeint, aber ein wenig stolz sind wir auch.



Kap Hoorn liegt weit achteraus.

Im Interview: Martin Greve (hanseboot)

In diesem Jahr wird im VSaW zum fünften Mal die "Aktion Wannseekids" stattfinden.



Aus Anlass dieses kleinen Jubiläums sprachen wir mit Martin Greve, dem Initiator dieser Veranstaltung zur Nachwuchsgewinnung und Projektleiter der „hanseboot“ Hamburg.

Frage: Herr Greve, anno 2001 wurde die Idee geboren, Ihre gerade in Hamburg erfolgreich inszenierte Aktion „Alsterkids“ nach Berlin auszuweiten. Was war das Motiv für Ihr Engagement zu einer solchen Aktion generell, und für die Ausweitung nach Berlin speziell?

Martin Greve: Statt über fehlenden Nachwuchs zu klagen, haben wir uns überlegt, selbst etwas zu tun. Natürlich bedarf es dazu Vieler, die gewillt sind sich einzusetzen, es bedarf der Organisation und Bündelung, und es entstehen Kosten. Aber der überwältigende Erfolg unserer Aktion Alster-Kids in Hamburg bereits beim ersten Mal, hat uns sofort davon überzeugt, dass wir weitermachen würden, und in einer uns benachbarten Großstadt wie Berlin ebenfalls auf die erwünschte Resonanz stoßen würden.

Die fünfte Auflage der „Wannseekids“ steht in diesem Jahr auf dem Programm. Wie bewerten Sie die Zusammenarbeit mit dem VSaW im Resümee der bisherigen Veranstaltungen ?

MG: Mit dem VSaW haben wir vor Ort unseren Wunschpartner gefunden. Das Engagement dieses Vereins für seine Sportler ist phänomenal und die Erfolge sind unübersehbar. Ein solches Engagement ist es, was auch die Wannseekids fördert, und den „spirit“ in eine Aktion bringt. Kurz gesagt, wir passen zueinander.

In diesem Jahr wird das fünfhundertste Berliner Kind, das vorher noch nie mit dem Segelsport in Berührung war, mit strahlenden Augen und voller Begeisterung seine Erlebnisse nach Hause tragen. Wie hoch ist nach Ihren Erfahrungen der Prozentsatz der Kinder die sich danach einem Verein anschließen, um organisiert und regelmäßig den Segelsport auszuüben ?

MG: Ehrlich gesagt, kann ich das nicht genau beziffern. Allerdings steht fest, dass rund zwei Drittel der Alster- und der Wannsee-Kids uns direkt nach den Aktionen sagen, dass die einen Segelschein machen möchten. Ich schätze, dass jedes zweite Kind das dann auch macht. Natürlich hören wir immer wieder, dass Vereine in Hamburg und in Berlin uns sagen, dass sie Nachwuchstalent über unsere Aktionen gewonnen haben. Eine gesicherte Quote kann ich allerdings nicht nennen.



Über diesen Prozentsatz hinaus ist es aber die Freude am Sport, an der Bewegung und an der Erfahrung des eigenen Körpers bei Gleichgewichtsübungen und schnellen ersten Erfolgen auf dem Wasser, was unsere Aktion in meinen Augen so wertvoll macht. Bestätigt wird uns dies durch die Begeisterung der Eltern, die uns deutlich zeigt, dass unser Weg richtig ist.

Das Konzept steht, auch für 2006. Wo sehen Sie denoch eventuelle Reserven, um die „Wannseekids“ noch erfolgreicher in ihrem Ziel – Nachwuchsgewinnung für den Segelsport im Verein – zu gestalten.

MG: Wir würden uns freuen, wenn die lokalen Medien mehr als bisher berichten würden. Die Kinder jedenfalls hätten ihren Spaß daran und die Aktion könnte sich womöglich weit über den Bereich des Wannsees hinaus auf ganz Berlin und Brandenburg ausdehnen. In diesem Zusammenhang möchte ich allerdings positiv die Rolle der

Berliner Morgenpost hervorheben, die jede Woche auf einer ganzen Seite kompetent über den Wassersport berichtet und uns auch für die "Wannseekids" die Treue hält. Ohne diese Unterstützung auf Medienseite könnten wir diese Aktion gar nicht realisieren.

Die letzte Frage ist die nach der Zukunft. Wie wird es mit den „Wannseekids“ weitergehen?

MG: Wir werden mit demselben Engagement und derselben Freude wie in den vergangenen Jahren weitermachen. Wir freuen uns auf Berlin, die Wannseekids 2006 und den VSaW mit seinen jugendlichen Helfern, die ihr Wissen an die Jüngsten weitergeben.

Herr Greve, wir danken Ihnen für Ihr Engagement und die erfolgreiche Zusammenarbeit der größten Bootsmesse Nordeuropas mit dem Verein Seglerhaus am Wannsee.

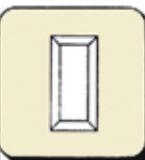
Das Gespräch führte Klaus Müller.

pd

Neuanfertigungen & Umarbeitungen nach eigenen Entwürfen.
 Emaillierungen & Gravierungen.
 Restauration von Gold & Silberwaren.
 Cellini-Preisträger.



50



HELMUT

drtina

Juwelier & Goldschmiedemeister
 10589 Berlin Tauroggerer Str.11 Telefon 344 29 90







Werkstatt:
 Im Winkel 15
 14195 Berlin (Dahlem)
 Tel.+ Fax 831 45 09
 Gemmologe & Diamantgutachter
 DGemG
 Eigenes Edelsteinlabor

2003 bin ich über die Wannsee-Kids zum VSaW gekommen. 2004 habe ich meinen Jüngsten-Segel-Schein gemacht. Die Anfänger-Regatta (mit ca.60 Booten) beim PYC war meine erste und einzige Regatta in diesem Jahr. Ich kam auf den 16. Platz.

2005 war dann mein erstes richtiges Segeljahr. Ich bekam im Januar einen Opti, Baujahr '89, der sofort vom VSaW in unsere Veranda umzog (die Essecke musste weichen). Dort wurde er sauber gemacht, geschliffen, gespachtelt, lackiert und poliert. Im April ging's dann aufs Wasser. Ende April startete ich meine erste B-Regatta in Rahnsdorf. Wir waren gerade aus dem Winterurlaub gekommen, die anderen hatten bereits das Ostertrainingslager hinter sich und ich war gerade zweimal vorher auf dem Wasser gewesen. Wetter und Wind waren toll, die Platzierung eher nicht, aber ich hatte meinen ersten Punkt für den Umstieg nach A. Ich nahm mir vor wenigstens die Hälfte der Punkte zusammen zu bekommen, damit ich dann noch ein Jahr in Opti A segeln konnte. Bei meiner dritten Regatta im Spandauer Yachtclub kam ich das erste Mal in die erste Hälfte.

Bis zu den Sommerferien hatte ich bereits 11 Punkte, das war fast so viel, wie ich mir für das ganze Jahr vorgenommen hatte. Am Sommertrainingslager konnte ich wieder nicht teilnehmen, da wir für diese Zeit bereits eine Reise gebucht hatten. Gott sei Dank war das Wetter auf Sylt so schlecht während der gesamten Zeit, dass wir zwei Tage früher abreisten, um in Hohen **Wieschen**dorf bei der Deutschen Meisterschaft vorbeizuschauen. Marko hatte schon vor den Ferien angeregt, dass wir über ein neues/neueres Boot nachdenken sollten. Bei der Deutschen Meisterschaft wurden Boote angeboten und der VSaW-Hänger hatte noch Platz.

Mit dem neuen Boot belegte ich auf Anhieb den 5. Platz von 74 gestarteten Booten. Nun ging alles sehr schnell. Am Plauer See konnte ich meine erste Regatta gewinnen. Susanne Pflüger und Sybille Schröder redeten mir zu, noch in diesem Jahr umzusteigen. Ich wollte eigentlich nicht. Die Aussicht, noch einige Pokale einzustecken, war auch verlockend.

Auf dem Rückweg von Brandenburg, ich hatte jetzt meine Umstiegspunkte zusammen – meine Mutter hatte den unterschriebenen Antrag und alle Unterlagen in der Tasche und trug im Auto die Regatta des Wochenendes nach – steckten wir den Umstiegsantrag in den Briefkasten. Drei Tage später war der A-Aufkleber da, den ich mit meiner Mutter feierlich in mein Regatta-Heft einklebte. Am nächsten Wochenende startete ich in Rerik meine erste A-Regatta und konnte gleich die ersten Punkte für die Teilnahme an den Deutschen Meisterschaften holen.

Ich bin froh, dass ich den Umstieg nach A noch 2005 geschafft habe. Super war auch, dass wir vom VSaW immer alle Unterstützung bekamen, die wir wollten, egal ob Trainer, Hänger oder Motorboot, irgendwie hat's immer funktioniert. Jetzt habe ich noch zwei Jahre, um Opti A segeln zu können.



Athletikpokal 2006 des Berliner Seglerverbandes – ein sehr gutes Abschneiden aus Sicht des VSaW

Marko Müller
Jugendtrainer VSaW

Am 11.03.2006 nahm ein kleines 13 köpfiges VSaW Opti-Team am 1. ausgeschriebenen Athletikpokal des Berliner Seglerverbandes teil. Unter ca. 73 Teilnehmern aus 17 Berliner Seglervereinen stellten wir die Zweitstärkste Mannschaft hinter dem YCBG. Die Kinder verglichen sich in den Altersklassen 1991–1995 in 2 Kategorien. Die erste Kategorie war ein Gewandtheitstest mit mehreren Schwierigkeiten und die zweite Kategorie bestand aus einem Kraftkreis, wo in 2 Durchgängen à 6 Übungen, die Koordination, die Gewandtheit, die Kraft und die Kondition des jeweiligen Sportlers gefragt war.

Beide Kategorien wurden dann nach einer vorgegebenen Punktetabelle zusammen ausgewertet und die Platzierten daraus ermittelt.

Vom VSaW Team waren dabei:

Konstantin Jurczok (91)	Platz 7*
Marius Gemmel (92)	Platz 2*
Jannis Kaminski-Reith (92)	Platz 4
Patrick Drees (92)	Platz 5
Felix Viehrig (93)	Platz 11*
Jan Felix Hoff (93)	Platz 12
Max Witt (93)	Platz 15
Leonard Dickow (93)	Platz 16
Leon Probandt (94)	Platz 2*
Emil Schlosser (94)	Platz 3
Nina Lergenmüller (95)	Platz 2*
Jana Jakob (95)	Platz 12
Sina Hoff (95)	Platz 14

(* in seiner/ihrer Altersklasse)

Besonders hervorzuheben sind die Leistungen von Nina, Marius, Jannis, Patrick, Leon und Emil. Diese Ergebnisse zeigen zum Abschluss der Wintersaison, dass wir gut durch den Winter gekommen sind. Dass sich unser Wintertraining bei den Sportlern auszahlt hat und gut angekommen ist.

Ich hoffe, dass wir damit eine gute Voraussetzung für eine erfolgreiche Segelsaison 2006 legen konnten.



Vorfreude

F. B. / M. P.

Eine Frage, die uns schon immer bewegte: Gibt es ein Seglerleben außerhalb der Regattabahn? – Antwort, frei nach Lorient: Ja, aber es ist sinnlos! Wer dieser Meinung ist, brauch jetzt nicht weiter zu lesen. Aber unser Verein hält auch für all diejenigen, für die es auch außerhalb der Regattabahn ein Seglerleben gibt, Erfreuliches und Erbauliches bereit.

Nachdem die Umbauten im Casinobereich des Seglerhauses beendet sind, liegt das Werk der Architektin und ihrer Handwerker zur „Inbetriebnahme“ durch alle Clubmitglieder bereit. Der Rückgriff auf alte Pläne, gleichsam die Wiederherstellung des Urzustandes, ist bei einem so traditionsreichen Verein wie dem Unsrigen wohl der vorgezeichnete und auch einzig durchführbare Weg.

gehört zu den schönsten hierzulande. Falls ein Schiff in nicht betriebsbereitem Zustand sein sollte, kann unsere Werft sicher mit Rat und Tat helfen. Gerade haben Benno Ohm und Sven Müller mit den Arbeiten an einem alten Holz-Folkeboot gezeigt, was sie können. Und wer sich nicht aktiv an der Segelei beteiligen will, dem bleibt immer noch das allseits beliebte „Terrassensegeln“, das Beobachten und Kommentieren all dessen, was so vor und im Hafen passiert.

Wenn die langsam wärmer werdenden Sonnentage den langen und kalten Winter vergessen lassen und sich der Bewegungsdrang rührt, steht die „Muckibude“ mit der angeschlossenen Sauna bereit. Für wirklich kleines Geld kann man hier Körper und Seele in Schwung bringen. Mitturner und Mitschwitzer finden sich gewiss, sodass man sich nicht unbedingt alleine quälen muss.

Ausserdem haben wir ja noch die Billardtische auf dem Flur über der Bar: Ein amerikanisches Pool-Billard und für Fortgeschrittene den französischen Tisch für Carambolage, Dreiband und mehr.

Freuen wir uns also auf schöne Stunden im Seglerhaus!



Othmar Nowak, der Ökonom, hat das Jahr 2005 zum Sammeln von Erfahrung genutzt und es liegt nun auch an ihm und seiner Mannschaft, diese schönen Räume mit Leben zu füllen. Sein Angebot, das Casino täglich zu öffnen, ist schon eine anerkennenswerte Vorleistung, die wir würdigen sollten. Die Möglichkeit gastronomischer Rundumversorgung ist ja vielleicht auch ein Anreiz mehr, unser Seglerhaus aufzusuchen. Denn schließlich sind wir alle Sportler, viele haben Boote, und das Segelrevier vor unserer Tür





War das ein Winter! Jetzt, wo das Eis geschmolzen und der Schnee getaut, wir wieder das liebliche Plätschern der Wellen vernehmen und dem Sinn des Lebens (Segeln !) näher kommen, erscheint uns dieser viel zu lange und zu kalte Winter fast unwirklich. Aber es gab ihn und wir wären nicht der VSaW, wenn wir nicht auch dieser frostigen Zeit ein paar schöne, ja herz- und magenerwärmende Momente abgewinnen könnten.

Nach einer etwas anstrengenden Rutschpartie über den zugefrorenen Wannsee, ob vom Heckeshorn, von der Anlegestelle oder von sonst wo gelangte man fast zwangsläufig vor das Seglerhaus. Die Eissegler waren in Hochstimmung,

denn was das Laufen auf dem Eis erschwerte, nämlich die nur hauchdünne Schneedecke, gereichte diesen Sportsfreunden zum ungetrübten Vergnügen. Und auch die anderen winterlichen Sportarten wie Schlittschuhlaufen, Eishockey, Lenkdrachen und womit man sich sonst noch so in dieser Zeit Freude machen kann, kamen zu ihrem Recht.

Das Schönste aber war die kleine Eisparty am Clubsteg, wo die Durchgefrorenen Tee, Kaffee, Glühwein und auch Essbares erwartete. Unser Dank gilt allen Spendern und insbesondere Pitt Lutterbeck und Petra Kadelbach, die dafür den Anstoß gaben.



Am 25. Januar 2006 hat sich unser Mitglied Lutz Patrunky, Sportsmanager des United Internet Team Germany, von seinem spärlichen Urlaub einen Abend abgezweigt, um den interessierten VSaW-Mitgliedern über das Allerneueste aus Valencia zu berichten.

Am Kamin im großen Saal, der bis zum letzten Platz gefüllt war, zeigte er in einem sehr gut vorbereiteten Vortrag Videospots des Deutschen America's Cup Teams und erzählte voller Elan und Begeisterung über das deutsche Projekt. Anhand der vorgestellten, täglichen Anstrengungen der Teammitglieder wurde sehr schnell deutlich, wie eingespannt und intensiv die Segler arbeiten, um ihr Ziel zu erreichen. Tagesablauf, tägliches Training, menschliches Miteinander, Ernährung, kurzum: all das, was nicht in der täglichen Presse steht, wurde anschaulich dargestellt.

Den Zuschauern aus allen Altersgruppen, vom Fahrtensegler bis zu den Regattaseglern, gefiel das alles derart gut, dass einige spontan ihren Eintritt in den DCYC (Deutscher Challenge Yacht Club e.V.) erklärten. Andere wiederum möchten nach Valencia, um alles mit eigenen Augen zu sehen.

Es war ein lehrreicher, interessanter Abend. Wir sind stolz darauf, dass wir mit Lutz Patrunky ein Mitglied in diesem UITG-Team haben. Seine Begeisterung war ansteckend: Der Funke sprang über!

Weitere Informationen:

www.united-internet-team-germany.de

www.dcy.com



Im August 2006 im VSaW !



50-jährige Mitgliedschaft im VSaW

Sehr geehrter Herr Dr. Pochhammer !

Wenn ich an die Zeit denke, als ich gerade in den VSaW vor 50 Jahren als Jugendmitglied eingetreten war, tauchen immer wieder Bilder und Menschen auf, die ich nie vergessen werde. Damals hatte ich natürlich kein eigenes Boot, so segelte ich mit Vereinsmitgliedern als Mannschaft mit.

Da sehe ich den schon alten Anton Haak mit seinem ebenso betagten Schiff Seeteufel vor mir, zunächst lenzte ich die Bilge, dann wurde zur Pfaueinsel gesegelt und geankert. Der Skipper erzählte lebhaft von seinen Regatten auf der Ostsee, als er als lebender Wellenbrecher auf Deck fungierte, damit der Seekreuzer nicht zuviel Wasser übernahm. Das muss vor dem ersten Weltkrieg gewesen sein. Anton Haak und seine Ehefrau waren sehr freundliche Menschen. Gern erinnere ich mich auch an Bernhard Weber, auf dessen weißem Starboot wir bei jedem Wetter hinausfuhren, bis das erste Eis im Frühwinter der Saison ein Ende setzte. Dann mussten wir im Britischen Yachtclub das Boot mit Menschenkraft auf den Hänger hieven, da der VSaW schon dicht war.

Einmal wurden wir in der Sacrower Lanke von einem DDR-Grenzboot aufgebracht, Bernhard war da immer wagemutig, aber es ging alles gut aus. Auch mein Freund Utz Bauch war ein überzeugter Starboot-Spätherbstsegler, einmal schlief er bei leichter Brise ein, vielleicht hatte der Irische Whisky die Kälte zu gut bekämpft, er wachte dann nachts mitten im Schilf auf und kam nur mit größter Anstrengung wieder frei. Alles ist schon sehr lange her. Von den 50 Jahren meiner Mitgliedschaft bin ich eigentlich 26 Jahre ein Auswärtiger.

Über Boston, Sydney und Nürnberg landete ich nun in der wasserarmen Oberpfalz. Aber ich habe nicht nur einen Koffer in Berlin, sondern auch ein Boot im VSaW. Allerdings fällt es uns immer schwerer, für einen kurzen Turn auf dem Wannsee eine Reise von 800 km auf uns zu nehmen. So werden wir auch am 26. März 2006 bei der Jahreshauptversammlung nicht anwesend sein.

Ich will aber die Gelegenheit wahrnehmen, allen den Mitgliedern des Vereins, die über die vielen Jahre ehrenamtlich mit viel Einsatz und Geduld unser "Vereinschiff" stets in guter Fahrt gehalten haben, herzlich zu danken. Auch aus größerer Entfernung weiß ich wohl zu schätzen, dass ohne dieses Engagement der Verein nicht das wäre, was er heute ist. Danken möchte ich auch den Herren Ohm und Müller und dem Ehepaar Shah, die uns immer sehr freundlich mit Rat und Tat geholfen haben.

Mit den besten Grüßen

Wolfhard Hövel

Gerhardsberg 27.02.2006



Amarillo

**Obwohl die Sonne scheint –
planen Sie **JETZT**
für die Winterzeit
Ihre Weihnachtsfeier
hier im Vereins-Seglerhaus
am Wannsee!**

**Reden Sie mit uns, mein Team und ich
stehen Ihnen gern zur Verfügung.
0. Nowak**

**Amarillo Catering und
Veranstaltungsservice GmbH & Co. KG
im Verein Seglerhaus am Wannsee**

Am Großen Wannsee 22 - 26 • 14109 Berlin-Zehlendorf
Telefon: 805 19 92 • Telefax: 805 93 76
e-mail: amarilloberlin@aol.com

80. Geburtstag unseres Ehrenmitglieds Pitt Lutterbeck



Unser Ehrenmitglied Pitt hat heute runden Geburtstag. Augenscheinlich ist sie in bester Verfassung. Wir freuen uns und gratulieren herzlich!

Pitt ist 1949 in den Verein eingetreten, jetzt also 56 Jahre Mitglied. Ihr Vater, Dr. Bruno Dohme, Augenarzt, war auch langjähriges Ehrenmitglied und für viele Jahr Zweiter Vorsitzender des Vereins. Er hat dem Verein 63 Jahre angehört. Das ist also die Messlatte!

Dein Vater segelte nach dem 30er Schärenkreuzer bereits Drachen. Sein Schiff hieß „Skadi“. Diese Tradition hast Du mit Deinem Mann auf dem Drachen D G 99 „Petronella“ für viele Jahre fortgesetzt. Auch unser geliebter Herrmann

Lutterbeck gehörte dem Vorstand des Vereins an, war seit 1930 Mitglied und seit 1983 – ebenfalls – Ehrenmitglied. An dieser Familien-Ehre, die wir ja bekanntlich nicht streuen, lässt sich sehr leicht erkennen, welche Bedeutung Eure Familie für unseren Verein hat.

Auch Dein Schwiegersohn Achim Kadelbach, selbst Sohn eines hoch verdienten langjährigen Vorsitzenden unseres Vereins, setzt diese Tradition als ehemaliges Mitglied des Vorstandes für einige Jahre und heute erprobter Vorsitzender des Ältestenrates fort.

Ich selbst erinnere mich noch gut, als kleiner Junge im Hause Holbeck in der Goethestraße Euer Gast gewesen zu sein. Das ist auch schon 50 Jahre her. Eure familiäre freundschaftliche Verbundenheit zur Familie Pochhammer bestand seiner Zeit natürlich zu unseren Eltern, Waldi und Kurt, mit denen Euch nicht nur das Segeln, sondern auch viele gemeinsame Skiurlaube verbanden. Unseren Vater Kurt Pochhammer hattest Du schon als kleines Mädchen in Potsdam kennengelernt, wo Ihr im gleichen Hause, Markgrafenstraße 16, als Kinder zu Hause wart.

Du bist für den VSaW nicht nur ein guter Geist, sondern die stets helfende und notfalls auch eingreifende Hand in vielen Bereichen. Hierfür gilt es heute wieder einmal Dank zu sagen. Ich wünsche Dir ein gesundes neues Lebensjahr, wir brauchen Dich sehr – also bleib uns treu! Ad multos annos! Dr. Andreas Pochhammer
(Auszug aus einer Rede anlässlich eines Essens am 7. Februar 2006 im VSaW)

Am 15. Februar feierte Jochen „Filius“ Baumeier einen runden Geburtstag. Seit mehr als 45 Jahren ist er unser Hafenmeister und als solcher immer im Einsatz zum Wohle des Verein Seglerhaus am Wannsee. Auch als Segler hat er den Verein unendlich bereichert, wie z.B. hier beim Gewinn des Felka-Preises gemeinsam mit Petra und Achim Kadelbach.

Seit vielen Jahren Mitglied im Ältestenrat und im Segelausschuss steht er mit seiner Erfahrung dem Vorstand stets zur Seite. Aus unserem Vereinsleben ist er nicht mehr wegzudenken. Als einem der großen Mäzene für unsere Segler ist ihm das Olympiateam sehr gern zu Dank verpflichtet.

Der VSaW gratuliert ihm ganz herzlich.

45 Jahre Hafenmeister



Jochen Baumeier mit Achim und Petra Kadelbach nach dem Gewinn des Felka-Preises.

Casino

Sehr geehrte Mitglieder,

ufff, so schnell ist ein Jahr vorbei: vor zwölf Monaten wussten weder Sie, was sie mit uns, noch wir, was uns mit Ihnen hier im VSaW gastronomisch erwartet. Deswegen nahmen wir uns mehr als 100 Tage Zeit, ein Resümée zu ziehen.

Januar 2005 war für uns ein Schnupper-Schnellkurs „Einführung in das Clubleben“. Die ersten Monate waren, wie erwartet, nicht so einfach. Der Teufel steckte wie so oft im Detail oder in der Bratkartoffel: dieselben haben wir von knusprig bis blond gebraten und Kommentare von „absolut super“ bis „total daneben“ geerntet. Wo war bloß der goldene Mittelweg?

Im März präsentierten wir dann unsere neue Speisekarte (handgefertigt in Mauritius). Ab Mitte April gab es die neuen Sommeröffnungszeiten. Wir entschieden uns, 7 Tage die Woche von 12:00 Uhr für Sie da zu sein und an jedem Wochenende ab 9:00 Uhr Frühstück anzubieten. Doch hin und wieder wehte uns trotz schönsten Sommerwetters nur der Wind um die Nase – deshalb haben wir die Öffnungszeiten etwas verändert.

Es ist Ihnen sicher nicht entgangen, dass die Winterkarte durch die umfangreichere Sommerkarte ersetzt wurde; sie wurde von diversen Aktionen, von Provenzale, italienisch, asiatisch bis hin zu Fisch, Matjes und Spargel, sowie unsere Amarillo-VSaW Eiskarte ergänzt. Ebenso gab es immer samstags und sonntags ein Kuchenbüffet.

Rechtzeitig zum Sommerfest gab es dann auch endlich die neuen Terrassenmöbel, deren Kosten sich Amarillo und der VSaW geteilt haben. Wir denken, dass das für Sie und uns eine lohnende Investition war, denn – wie Sie sicher zugeben werden: die Plastikstühle und roten Lacktischdecken waren einfach nicht unsere Welt!

Im ersten Jahr haben wir uns vorgenommen, nur wenige Erneuerungen vorzunehmen, um erst einmal genau zu sehen, was überhaupt verändert werden kann und sollte. Einiges ist uns aber besonders aufgefallen: egal ob à la carte, Regatten oder Galadinner – der Ablauf war immer gleich: es gab die gleichen Speisekarten, die Servicekräfte hatten die gleiche Kleidung und die gleiche Serviceart. Das möchten wir gerne ändern!



Nachdem wir nun annähernd glauben zu wissen, wie es bei uns im Club läuft, haben wir uns für 2006 einiges vorgenommen; d. h. wir werden uns so gut es geht an die unterschiedlichen Gegebenheiten anpassen. Wir werden Sie in neuem Outfit begrüßen: im „à la carte“ und „sailors cooking table“ im schwarzem Hemd und orangefarbener Schürze, bei Regatten im schwarzen Poloshirt und orangefarbenen Basecap und bei Veranstaltungen und Galadinner in maritimen weißen Stewardjacken.

Unsere neue Sommerkarte gilt ab 18. April 2006 mit einigen neuen Überraschungen. Zu Regatten haben wir eine spezielle Regattenspeisekarte erstellt, die dem Hunger der Segler gerechter werden sollte.

Unsere Öffnungszeiten für den

Sommer 2006 sind:

Montag bis Freitag 14 bis 22 Uhr

Samstag und Sonntag 12 bis 22 Uhr

Gerne möchte ich hier auch die Gelegenheit nutzen, Ihnen zu sagen, dass mir die Arbeit hier in Ihrem Club sehr viel Spaß macht und mein Team und ich uns den Herausforderungen und Möglichkeiten gerne stellen. Unser Ziel ist es, Ihnen eine Gastronomie zu bieten, die uns allen Freude und Spaß bereitet! Bitte reden Sie mit mir, wenn wir Ihrer Meinung nach hin und wieder das Ziel noch nicht erreicht haben oder vielleicht schon darüber hinausgesegelt sind. Haben Sie im Gegenzug auch für uns hin und wieder Verständnis, wenn bei z. B. 798 Portionen „Schnitzel Wiener Art“ oder 631 Portionen „gebackenes Barchfilet Nonya Art“ das eine oder andere vielleicht nicht ganz 100% erreicht hat.

Wir freuen uns mit Ihnen auf eine neue Saison.

Mit wirklich herzlichen Grüßen

Ihr Gastronom im VSaW

Othmar Nowak und das Amarillo Team

VSaW (wir) vor 100 Jahren

Auf der JHV 1906 gab Eugen Krüger folgenden Bericht vor den versammelten Mitgliedern:

Jahresbericht des Obmannes der Geselligkeitskommission.

Die geselligen Veranstaltungen des Vereins haben auch im abgelaufenen Jahre den gewohnten Verlauf genommen und war namentlich unser Sommerfest vom Wetter durchaus begünstigt.

Das Ansegeln fand am 16. April statt und berichtet über den Verlauf desselben nachstehend die Segelkommission.

Am 13. Juli hatten wir unsere Mitglieder und deren Familien zu einer Dampferfahrt auf dem Teltowkanal eingeladen. Diese terra nova zu erkunden, fand Beifall bei jung und alt, denn den größten Dampfer der Teltow-Kanalverwaltung füllten die erschienenen Klubmitglieder mit ihren Familien und Gästen.

Wenn auch der Vormittag einen dauerhaften Landregen brachte, so klarte das Wetter mittags auf, und unsere Fahrt bestrahlte ein herrlicher Sonnenschein bei reiner warmer Sommerluft. Die lieblichen Gestade des kleinen Wannsees lagen bald hinter uns, und vor uns öffnete sich das anmutige, landschaftliche Bild des Stolper Sees.

Vor Kohlhasenbrück legten wir unser Steuer Backbord, um den Machnower Schleusenbau zu besichtigen. Die dort anwesenden Herren Ingenieure der Kanalverwaltung übernahmen bereitwilligst die Führung, um uns dieses Meisterwerk elektrisch-hydraulischer Hebekunst zu erklären.

Nach kurzer Rast nahmen wir unseren Kurs auf den Griebnitzsee. Ein Bild von überraschend landschaftlicher Schönheit zeigte sich uns, die den See umrahmenden Landhäuser von der Sonne beleuchtet.

Bei Glienicke steuerten wir „voll Dampf“ in die Havel; wir Segler befanden uns nun wieder auf lieben, vertrauten Gewässern. An der Pfaueninsel vorbei genossen wir noch das erhabene Naturschauspiel eines unvergleichlich schönen Sonnenunterganges; die starke Feuchtigkeit der Luft zeitigte ein fast tropisches Spiel der Farben.

Noch eine kurze Strecke zum eigenen Heim und nach fast fünfständiger Fahrt winkte uns ein Imbiß, den Freund Eugen, der Unerreichte, schnell und schmackhaft servieren ließ.



Eine laue, lauschige Sommernacht lag über dem Wannsee. Aus dem so trauten Seglerhaus ertönten noch lange fröhliche Tanzweisen, an welchen sich die Jugend ergötzte, um diesen so schönen Ausflug ausklingen zu lassen in einen vollen Dur Akkord reinsten Harmonie!

Am 12. August fand das Sommerfest unseres Vereins statt, welches, wie üblich, unsere Mitglieder und deren Familien in allen Generationen vereinigte. Wir haben diesmal einen weiteren Ausflug nicht unternommen und hat sich das Fest auf dem Grundstück des Seglerhauses und in dessen näherer Umgebung selbst abgespielt.

Nachdem sich groß und klein zum Kaffee im Seglerhaus versammelt hatte, wurden die für diesen Zweck festlich geschmückten und auf das verschiedenartigste dekorierten Boote bestiegen, und ein lebhafter Wasserkorso gab Gelegenheit zu einem andauernden Bombardement mit den in diesem Monat besonders reichlich vorhandenen Kindern der Flora . . .

Nachdem die blühende Artillerie verschossen war, kehrten die Seefahrer wieder nach dem Seglerhaus zurück, und nun entwickelte sich dort das nunmehr seit Jahren übliche, sehr beliebt gewordene Treiben auf Rutschbahn, Karussell und ähnlichen Volksbelustigungen, welche von jung und alt in gleicher Weise und mit gleicher Freude benutzt wurden. Nach dem gemeinsamen Abendessen beschloß ein flotter Tanz das sehr gelungene Fest.

Das Herbstfest wurde auch diesmal wieder gleichzeitig als Siegesfeier für die sportlichen Erfolge begangen, welche unser Klubboot und die Boote unserer Mitglieder in diesem Jahre gehabt haben. Große Schätze von Silber- und Kunstgegenständen bedeckten die Tafel, da, wie der Bericht der Segelkommission näher ausführen wird, auch in diesem Jahr das sportliche Streben unseres Vereins von den größten Erfolgen gekrönt worden ist. In den ersten Wintermonaten haben wie bisher Vereinigungen unserer Mitglieder monatlich unter reger Beteiligung stattgefunden; leider hat der linde Winter es bisher zu einem Eissport noch nicht kommen lassen.

Der „Bussard“ ist 100 Jahre alt.

Annemieke Bayer



In einer unserer Vitrinen steht das Modell eines großen Dampfers. Unlängst fragten Gäste unseres Vereins, was denn ein Motorboot in einem Segelverein zu suchen hätte.

Die älteren Mitglieder des VSaW fühlen sich mit diesem Schiff verbunden und denken sofort an die Kieler Woche. Gespräche mit „ehemaligen“ Kielern zeigt die immer noch vorhandene Verbundenheit mit diesem doch einmaligen Startschiff.

Am 5. Februar 1906 lief der bei der Papenburger Meyer-Werft gebaute Dampfer „Bussard“ erfolgreich zu einer ersten Probefahrt aus. Der Tonnenleger wurde gebaut im Auftrag der Königlichen Wasserbauinspektion und war zunächst in Sonderburg stationiert. 1919 wurde er in die Kieler Förde verlegt und versorgte von hier aus

die Seezeichen der Westlichen Ostsee. Seit Mitte der sechziger Jahre war der Dampfer mit seiner markanten Rauchfahne bei der Kieler Woche auf der Regattabahn BRAVO eingesetzt und war damit „unser“ Start- und Zielschiff. Bis heute bekannte Mitglieder des VSaW, wie Dr. Kadelbach, Dr. Kurt Pochhammer, Dr. Hermann Lutterbeck, Dr. „Tucke“ Dubrow, Richard Keilbach, Joachim von Wnuk und viele andere dienten auf dem „Bussard“ dem VSaW als Wettfahrtleitungen, immer unterstützt durch ihre Ehepartner. Unvergessen wird wohl immer 1972 die Wettfahrtleitung bei den Olympischen Spielen in Kiel bleiben.

Bis 1979 konnte die Wettfahrtleitung des VSaW den „Bussard“ als Start- und Zielschiff nutzen. Ab da wurde der Dampfer als letztes dampfbetriebenes Seeschiff außer Dienst gestellt. Bis heute liegt es im Kieler Schifffahrtsmuseum, wo es jährlich mehr als 10.000 Besucher an Bord empfangen darf.

Hundert Jahre sind ein Grund zum Feiern. Um so mehr, da seit fünf Jahren eine Crew ehrenamtliche Helfer dabei sind, das Schiff wieder flott zu machen. Der Verein Seglerhaus am Wannsee hat dem Kieler Schifffahrtsmuseum gratuliert.

Kieler Woche 1968



Schmuckstein „Ostsee“

Der Name „Ostsee“ steht für Johannes Otzen, dem Vorsitzenden des Seglerhauses für die Jahre 1889-1892.

Geheimrat Johannes Otzen wurde im Jahre 1840 in Sieseby bei Eckernförde geboren, unmittelbar an der Schlei gelegen. Dies erweckte seine Leidenschaft für das offene Wasser. Seine ängstliche Mutter erfüllte ihm nicht den Wunsch eines eigenen Bootes. Sein Studium der Architektur und die damit verbundene Arbeit hindert ihn längere Zeit, sich dem ihm liebgewordenen Segelsport zu widmen. Erst im Jahr 1883, als er seine Villa am Sandwerder fertig gestellt hatte, konnte er sich in seiner Freizeit dem Segelsport widmen. Die Villa liegt direkt gegenüber dem Seglerhaus und ist in letzter Zeit Drehort für die Fernsehserie „Unser Charlie“.

Er gehört zur Gruppe der Lustigen Sieben, dem Freundeskreis des Bankiers Conrad zusammen mit Ende, Kyllmann und von Siemens. Seine erste Yacht, eine kleine Schwertflunder, taufte er auf den Namen „Schlei“ in Erinnerung an seine Heimat. „Schlei“ war eine der typischen Hamburger Schwertflundern, leicht kenterbar, die nur mit Korkjacken gesegelt wurde.

Auf den Regatten auf der Havel errang er damit zahlreiche Preise.

In seinem Berufsleben war Johannes Otzen der bekannte Gotiker und Kirchenbauer seiner Zeit. Viele seiner Berliner Kirchenbauten sind im 2. Weltkrieg zerstört worden. Eine der wenigen Kirchen, die den letzten Krieg überdauert haben, ist die Heilig-Kreuz-Kirche am Mehringdamm und die Luther-Kirche in Spandau. Eine enge Freundschaft verband ihn mit der Kaiserin Viktoria, der Mutter Wilhelm des Zweiten. Als Präsident der Akademie der Künste hatte er erheblichen Einfluss auf die Bautätigkeiten in Berlin nach dem Krieg 1870/71.

Aufgrund seines technischen Wissens nahm er auch Einfluss auf den Bau seiner Yachten. Schon sehr bald folgte der „Schlei“ die größere „Schleswig“, ein Riss von Höppner, gebaut bei der Werft Retting in Stralau, die sich einen Namen im Bau von Ruderbooten gemacht hatten.

„Schleswig“ war im Gegensatz zu „Schlei“ nicht aus Eichenholz, sondern aus Zedernholz gebaut, und deshalb erheblich leichter. Auch hier begann er zahlreiche Experimente, besonders im

Hinblick auf die Art eines Senkschwertes durchzuführen, die in der Form einer Zigarre endeten. Diese Yacht beherrschte die Regatten der Jahre 1884-1886. Ein Besuch der Seglerregatten vor Swinemünde 1886 ließ bei ihm den Wunsch entstehen, eine größere seegängige Segelyacht zu besitzen. Otzen ließ 1887 bei Möller & Holberg in Stettin nach eigenen Entwürfen einen Rennkutter namens „Ostsee“ bauen, und zwar aus Stahl. Dies war die erste Segelyacht, die in Deutschland aus diesem Material gebaut wurde. Auch der Mast aus einem stählernen Rohr und die Topstänge konnten darin versenkt werden. Die Yacht hatte eine Wasserlinienlänge von 12,7 m und trug eine Segelfläche von ca. 180 qm. Sie ist lange Zeit in seinem Besitz gewesen, mehrfach umgebaut worden und hat viele Preise binnen und auf See, besonders auf der Kieler Woche, errungen. In spartanischer Selbstzucht einer unbeirrten Einstellung auf das erstrebte sportliche Ziel war Johannes Otzen ein Vorbild.



Zu dieser Zeit gingen folgende Verse über ihn im Seglerhaus um:

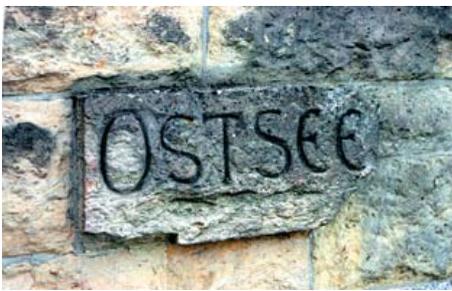
• Die „Wega“ liegt in der Frühstücksbucht,
die „Ostsee“ segelt wie verrückt.

• Auf der „Wega“ trinken sie ein Korn, die
„Ostsee“ segelt schon bei Weinmeisterhorn.

Oder die alten Geschichten, wie einer seiner Freunde nach stundenlangen Segeln es wagt, schüchtern ein mitgebrachtes Brötchen aus der Tasche zu ziehen und sich sagen lassen muss: Lieber Freund, Orgien werden hier im Boot nicht gefeiert!!!! Diese Aussage könnte auch von einem der besten Segler der dreißiger und vierziger Jahre im Seglerhaus, Dr. Hans Collignon, stammen. Der Verfasser kennt dies aus eigener Erfahrung.

Johannes Otzen hatte etwas von einem „Fliegenden Holländer“.

Ein ausgiebiges Studium ausländischer Yachten anlässlich eines Winteraufenthaltes an der Riviera 1892 regte ihn zu weiteren Versuchen an. Er veranlasste die Mitglieder des Seglerhauses gemeinsam eine Yacht nach dem Prinzip eines Wulstkielers in Auftrag zu geben. Dieser Yacht-Typ war vom dem bekannten amerikanischen Konstrukteur Nathanael Herreshoff erdacht und mit riesigem Erfolg in die Tat umgesetzt worden. Otzen ließ von dem Berliner Yachtkonstrukteur Stahl einen Riss auf der Basis der amerikanischen Vorgaben anfertigen. Es handelt sich um einen schmalen kanuartigen Rumpf mit großen Überhängen, dessen Stabilität durch Bleiballast in Form einer Zigarre an der Metallflosse erreicht wurde. Die Yacht wurde bei Kluge in Sakrow in Auftrag gegeben und im Oktober 1892 als erste Club-Yacht unter dem Namen „Probepfeil“ in Dienst gestellt. Die Länge der Yacht betrug 7,73 m in der Wasserlinie, die Breite 2,42 m und der Tiefgang 1,20 m. Die Segelfläche betrug ca. 60 qm. Er führte diese Yacht in den Folgejahren von Sieg zu Sieg. Aber sein Ehrgeiz trieb ihn immer weiter an, so dass er immer wieder Versuche mit neuen Techniken unternahm. Die Krönung seiner Tätigkeit war 1898 die nächste Clubyacht „Wannseeat“, deren Modell in der Bar des Seglerhauses zu sehen ist.



„Wannseeat“ wurde bei Max Öertz in Neuhoft bei Hamburg in Auftrag gegeben und war der Anfang der erfolgreichen Zusammenarbeit zwischen dem Konstrukteur und Werftbesitzer Max Oertz.

Im Winter 1897/1898 entstand ein Flossenkieler im Nahtspantensystem. Als Deckbelag wurde eine dreifach Schicht von dünnen Furnierholz gewählt. Hierdurch erreichte man die vollständige Dichtigkeit des Decks bei gleichzeitiger Leichtigkeit und Steife.

„Wannseeat“ hatte eine Wasserlinie von 9,35 m und bei einer Gesamtlänge von ca. 14 m und einer Breite von 2,54 m. Gewaltig war die Besegelung von 120 qm. Otzen segelte diese Yacht mit drei bezahlten Mitseglern und einem Mitglied des VSaW mehrere Jahre mit großem Erfolg.

Weiterhin ist zu vermerken, dass Johannes Otzen zu den Mitbegründern des Deutschen Segler-Verbandes zählt. Er war der Leiter der technischen Kommission des DSV für eine Zahl von Jahren. Auch war er maßgeblich an der so genannten Benzon-Meßformel für Regatten beteiligt. Später ließ er sich von Max Oertz eine 10 S1 Rennyacht bauen namens „Caprice“, mit der er auch sehr erfolgreich war.

Zusammenfassend ist aus heutiger Sicht zu bemerken, dass Johannes Otzen ein Mann war, der in der Zeit, als der deutsche Segelsport noch in den Kinderschuhen steckte, befruchtend auf dessen Entwicklung eingewirkt hat. Dies sowohl durch praktisches Können als auch durch Energie, Beobachtung von Ursachen und Wirkung der dem Segler zur Verfügung stehenden Hilfsmittel um die Leistung einer Yacht zu verbessern. Aufgrund seines technischen Wissens war er in der Lage, als Laie sehr tief in die Theorie des Yachtbaus einzudringen und bahnbrechende Anregungen weiter zu geben. Viele seiner Anregungen haben im Yachtbau in den Folgejahren Einlaß gefunden. Johannes Otzen verstarb am 8. Juni 1911 nach langer schwerer Krankheit und ist in einem Ehrengrab unter seiner Schöpfung, der Andreas-Kirche auf dem Friedhof in der Lindenstraße, beerdigt.

Anton von Werner, sein Nachfolger als Präsident der Akademie der Künste, hat anlässlich der Beerdigung gesagt: Ein großer Künstler, ein großer Mensch und ein großer Segler ist von uns gegangen.

Wiederholung des Fußball-WM-Endspiels von 2002, Deutschland – Brasilien am 9. Juli 2006 im VSaW ?

In Kürze wird den Mitgliedern auch eine Multimediaanlage mit zwei großen Plasma-Bildschirmen im Erkerzimmer und im Terrassenzimmer zur Verfügung stehen.

Die Verfolgung des **United Internet Team Germany** bei den

Louis-Vuitton Act's Nr. 10
11.- 18. Mai 2006

Louis-Vuitton Act's Nr. 11
19.- 21. Mai 2006

Louis-Vuitton Act's Nr. 12
22. Juni – 3. Juli 2006

wird sicherlich unter den anwesenden Fachleuten ein Erlebnis werden.

Höhepunkt wird aber hoffentlich ein Fußball-WM-Endspiel am 9. Juli 2006 mit deutscher Beteiligung.

Auch zu allen anderen Gruppenspielen der deutschen Fussball-Mannschaft wird Herr Nowak mit seinem Casino-Team gastronomische Spezialitäten des Gegenlandes anbieten.

9. Juni 06, 18:00 Uhr : Deutschland – Kroatien

14. Juni 06, 21:00 Uhr : Deutschland – Polen

20. Juni 06, 16:00 Uhr : Ecuador – Deutschland



! großbank leistung, privatbank stil !

BEI RAUHER SEE BRAUCHEN SIE DEN RICHTIGEN SKIPPER, UM IHR BOOT SICHER IN DEN HAFEN ZU STEUERN. DAMIT IHR VERMÖGEN NICHT VOM KURS ABKOMMT, BIETET IHNEN DIE COMMERZBANK BERLIN PRIVATE BANKING. UNSER PROFESSIONELLES LEISTUNGS- ANGEBOT FÜR VERMÖGENDE PRIVATKUNDEN.

! ideen nach vorn !

COMMERZBANK 



hamburg

28. Okt. – 5. Nov. 2006

47. Internationale Bootsausstellung Hamburg

www.hanseboot.de



Hamburg Messe

Telefon +49 40 35 69-0 • hanseboot@hamburg-messe.de