

Verein
Seglerhaus
am
Wannsee
1867



VSaW Seglerhaus-Brief 2008/2



Gemeinsam. Energien frei setzen.



Ehrgeizige Ziele erfordern Handlungsspielraum. Als einer der weltweit führenden Dienstleister für Management- und IT-Beratung, Technologie und Outsourcing helfen wir Ihnen, Ihre Energien rasch in sichtbare Ergebnisse umzusetzen. Gleichzeitig sorgen wir dafür, dass Sie größere Handlungsfreiheit gewinnen. Da jedoch jede Herausforderung anders ist, muss auch die Lösung einzigartig sein. Wir finden die beste, gemeinsam mit Ihnen. Wir nennen diese Art der Zusammenarbeit Collaborative Business Experience®; es ist unser Versprechen an Sie. Damit schaffen wir mehr Flexibilität, Reaktionsfähigkeit und Kreativität. Qualitäten, die für Ihre Performance entscheidend sind.

Weitere Informationen finden Sie auf www.de.capgemini.com

 **Capgemini**
CONSULTING. TECHNOLOGY. OUTSOURCING

Liebe Clubmitglieder !



Die Saison 2008 ist beendet. Die seglerischen Höhepunkte waren zum einen die olympischen Regatten bei den Spielen in Qingdao mit einer sehr großen Beteiligung unserer Segler und Seglerinnen. Von keinem deutschen Segelverein hatten sich so viele Mitglieder qualifiziert. Darauf und auf das gute Abschneiden unserer Mitglieder in China sind wir stolz. Wir gratulieren herzlich.

Ein anderer Höhepunkt der Regattasaison war das traditionelle Berlin-Match-Race Anfang November. Hier hatten wir in diesem Jahr zum ersten Mal eine Grade-1-Veranstaltung für die Männer ausgeschrieben. Außerdem waren auch die Damen als gesonderte Match-Race-Veranstaltung parallel dabei. Der Grund für diese Erweiterung liegt darin, dass bei den nächsten Olympischen Spielen die Damen auch in einem Match Race gefordert sein werden.

Auch unsere Fahrtensegler und die vielen Mitglieder, die das beschauliche oder auch sportliche Segeln auf Wannsee und Havel und auf anderen Gewässern bevorzugen, waren wieder sehr aktiv. Ich hoffe, Sie haben alle schöne Stunden bei der Ausübung unserer geliebten Sportart gehabt !

Im Personalbereich haben wir uns durch Frau von Emden im Sekretariat erfolgreich erneuert.

Viele von Ihnen haben schon Gelegenheit gefunden, mit Frau von Emden zumindest einmal telefoniert zu haben.

Für die Jugendarbeit konnten wir Kathrin Röhner als hoch qualifizierte Trainerin gewinnen. Frau Röhner hatte sich zuvor bereits im Württembergischen Yacht-Club einen guten Ruf geschaffen.

Den beiden Damen auch auf diesem Weg nochmals ein herzliches Willkommen, verbunden mit der Hoffnung auf eine gute und lange Zusammenarbeit.

Im Bereich der Ökonomie hat sich Ehepaar Hellmann inzwischen etabliert und „eingefunden“. Das Casino wird inzwischen von den Mitgliedern wieder deutlich stärker frequentiert.

Für die bevorstehenden Weihnachtstage und den Jahreswechsel wünsche ich Ihnen schöne Stunden mit dem dankbaren Rückblick auf ein Jahr mit Höhen und Tiefen.

Ich darf Sie schon jetzt zum Neujahrbrunch am 11. Januar 2009, aber auch zur Mitgliederversammlung am 29. März einladen. Ich hoffe, viele von Ihnen, liebe Mitglieder, dort begrüßen zu können.

Ihr Dr. Andreas Pochhammer

Qingdao ist seit vier Monaten vorbei und schon ist das Augenmerk der olympischen Segelelite auf Weymouth/Portland, das Olympiarevier 2012, gerichtet.

Das Ergebnis der deutschen Athletinnen und Athleten in Qingdao war besser als in Athen. Der DOSB hatte von den deutschen Seglern als Voraussetzung für Olympia eine zweimalige Top 10-Platzierung bei Weltmeisterschaften verlangt. Nun haben neben der bizarr ersegelten Bronzemedaille der Peckolt-Brüder unsere VSaW-Yngling-Damen mit dem 4. Platz, aber auch die Starboot-Crew mit dem 7., die Tornado-Männer mit dem 8., und die 470-er Damen mit dem 9. Platz diese Vorgabe auch bei den Spielen erreicht und mit der Medaille sogar übertroffen. Das hat das Frankfurter Sport-Headquarter, aber vor allem auch den DSV sehr erfreut.

Aber man soll immer wieder neue und größere Ziele haben, und die setzt der DOSB auch für unseren Sport. Für 2012 stehen schon heute zwei Medaillen in der abgeschlossenen Zielvereinbarung. Dafür ist viel zu tun. Der DSV ist schon jetzt auf dem Weg, seine für den Leistungssport erforderliche personelle und strukturelle Organisationsanpassung vorzunehmen. So hat der DSV mit der Anstellung unseres Clubmitglieds Nadine Stegenwalner als Nachfolgerin des langjährigen Sportdirektors Hans Sendes eine gute Option dafür aufgezeigt, dass nicht nur erstmals eine zur Sportlehrerin und Trainerin ausgebildete hochrangige Seglerin diesen Posten übernehmen kann, sondern dass auch Frauen allgemein und insbesondere in unserem Sport zu immer mehr Führungsaufgaben in der Lage sind.

Klar geworden ist in den vergangenen Regattajahren, dass die Zahl der wirklich engagierten Segler, die eine Olympiakarriere anstreben, sich nur schwer erhöhen lässt. Klar wurde auch, wie stark das personale und finanzielle Engagement der leistungsbetonten Vereine und der Eltern in den Clubs zugenommen hat, und dass viele der Initiativen nur gemeinsam durchgezogen werden können, sei es im Trainingsbereich, im alle-



meinen Wettfahrtgeschehen oder bei internationalen Events. Hier werden große leistungsbezogene Koordinierungen mit diesen Vereinen, den Landesseglerverbänden und dem DSV, u.a. auch im Hinblick auf den neuen World-Cup für die olympischen Klassen und die neu eingeführten Youth-Olympic-Games 2010 nötig werden.

Die ISAF hat Mitte November 2008 ihre Entscheidungen für die zehn für 2012 vorgesehenen Bootsklassen getroffen. Für die Herren bleibt es bei den sechs bisherigen Klassen. Im ISAF-Council-Umfeld blieb jedoch offen, ob nicht vielleicht doch die Programmkommission des IOC im Frühjahr 2009 eine „Multihull-Open-Disziplin“ als 11. Boot für die Spiele in England zulassen könnte. Bei den Damen wurde nach langer Diskussion als 2-Personen-Dinghi erneut der 470-er gekürt. Als einzige überraschende Neuerung wurde für das Damen-Match-Race ein 3-Personen-Kielboot, die in unseren Breiten noch nicht gesegelte neuseeländische "Elliot 6 modified" bestimmt, obwohl dafür weder Klassenvereinigung und Klassenregeln, noch ein entsprechendes Wettfahrt- und Qualifikationssystem mit EM, WM usw. existiert.

Obwohl die Format-Diskussion für alle Klassen noch offen ist, können mit diesen Equipment-Entscheidungen jetzt die Vereinsplanungen für 2012 beginnen. Werden in Deutschland jetzt Match-Racing-Center aufgebaut, werden die Vereine die neu entdeckte spannende Match-Racing-Szenerie annehmen, werden die Kinder und Jugendlichen draufspringen?

Es wird einen spannenden, diskussionsreichen Winter mit genügend neuen Segelthemen geben.

Vorwort	1
---------	---

Aktuelles

Zur Lage	2
Regattatermine 2009	4
Termine Verein 2009	5
Impressum	6
Neuaufnahmen	7
VSaW-News: Neue Trainerin, Newsletter, Reinigung Umkleideräume, neue Sekretärin, zweimal Abschied, Berliner Meister 2008	
VSaW-Erfolge 2008	8-11

Regatten / Fahrtensegeln

The Royal Thames Cumberland Cup	12
Unser „Deutsches Haus“ in Kiel	14
INFINITY Berlin Match Race	15
Edelholz-Regatta	17
Olympia-Rückblick Beijing 2008:	
Schuemann-Crew	18
Petra Niemann	20
Darren Bundock	22
H-Boot WM	24
Damen Match Race	25
Yardstick-Cup	26
Ringelnetz-Cup	27
Die „Ebb-Tide“	28
Gold-Pokal der Nordischen Folkeboote	30
Rolex Ilhabela Sailing Week 2009	31
Hanse-Cup	33
Long Island – Lymington	34
Törn der Piccolo	39
Neues von der „Royal Louise“ ?	44

Jugend

Wentzelpokal 2008	45
Junioren-Europameisterinnen	46
Beste Jugendarbeit 2007	46
6. Störtebeker-Opti-Cup	47
Seglerhaus-Preis 2008	48
IDJM 420er Friedrichshafen	49
IDJM der Optimisten und der Laser	50
Deutsche Meister 2008 der 470er	51
Regatta in Zeuthen	52
Mein Glückswochenende	53
Jahresbericht 2008	
Team Bochmann/Lorenz	54
Opti-Eis-Cup	57

Clubgeschehen

Aus dem Wirtschaftsausschuss	58
Aus dem Finanzausschuss	58
Aus der Jugendabteilung	59
Vorträge Winter 2009	61
Erinnerungen an Joachim von Wnuk	62
Bootsmesse Berlin	63
Steuermannspreis 2008	63
„Seit langem das schönste Absegeln“	64

Regattatermine 2009



1. Yardstick Fr., 24. April

Wannsee-Pokal VSaW / PYC
Sa., 25. + So., 26. April
420er, 470er, 505, Finn, FD

2. Yardstick Fr., 8. Mai

3. Yardstick Fr., 15. Mai

Yardstick-Trophy PYC/VSaW
Do., 21. Mai
Alle Yardstick-Boote

Wannsee-Woche PYC/VSaW
Fr., 22. – So., 24. Mai
Drachen, H-Boot, Sportboot

Pfingst-Festival PYC/VSaW
Sa., 30. Mai – Mo., 1. Juni
Optimist

4. Yardstick Fr., 5. Juni

5. Yardstick Fr., 12. Juni

Edelholz-Regatta
Sa., 20. + So., 21. Juni
Nur Holzboote

Kieler Woche
Sa., 20. – So., 28. Juni
Olympische u. internat. Klassen

6. Yardstick Fr., 26. Juni

7. Yardstick Fr., 3. Juli

Sailing Cup
Sa., 4. + So., 5. Juli

Damen Match Race
Fr., 10. – So., 12. Juli

8. Yardstick Fr., 17. Juli

9. Yardstick Fr., 24. Juli

Commodore Cup
Sa., 8. August
Drachen

10. Yardstick Fr., 14. August

Harry-Piehl-Preis
Sa., 15. + So., 16. August
420er, Laser radial, 29er

11. Yardstick Fr., 21. August

Jugend-Europameisterschaft
Mo., 31. Aug. – Do., 3. Sept
Star

Berliner Meisterschaft
Fr., 4. – So., 6. September
Nordisches Folkeboot

Wentzelpokal (1)
Di., 8. September
Jugend-Klassen

12. Yardstick Fr., 11. September

Wentzelpokal (2)
Di., 15. September
Jugend-Klassen

13. Yardstick Fr., 18. September

Seglerhaus-Preis
Sa., 19. + So., 20. September
470er, FD, H-Jolle

Wentzelpokal (3)
Di., 22. September
Jugend-Klassen

14. Yardstick mit Siegerehrung und
„Wannsee in Flammen“ Fr., 25. Sept.

<p>Wentzelpokal (4) mit Siegerehrung Di., 29. September Jugend-Klassen</p>
<p>Credit Suisse Cup Fr., 2. – So., 4. Oktober Drachen, H-Boot, Streamline</p>
<p>Lawuse-Preis Do., 15. + Fr., 16. Oktober Star</p>

<p>J.-Hunger-Gedächtnis-Preis VSaW / PYC Fr., 23. – So., 25. Oktober Tornado, 470er, 505er, FD, 29er</p>
<p>18. Berlin-Match-Race Do., 29. Okt – So., 1. Nov.</p>
<p>Eis-Cup So., 8. November Optimist</p>

Stand: 1.12.2008

Termine Verein 2009



<p>Neujahrsbrunch So., 11. Januar Ab 9.30 Uhr</p>
<p>Jugendversammlung So., 22. März 11.00 Uhr</p>
<p>Jahreshauptversammlung So., 29. März 11.00 Uhr</p>
<p>Gartenzweg (Skatrunde) Fr., 3. April **</p>
<p>Abslippen Di., 7. + Mi., 8. April **</p>
<p>Ansegeln Bezirk Wannsee/Unterhavel beim Segler Verein Stößensee Sa., 18. April</p>

<p>VSaW Ansegeln Sa., 2. Mai</p>
<p>Pfingstkonzert So., 31. Mai 11.00 Uhr</p>
<p>Sommerfest Sa., 11. Juli</p>
<p>Wannsee Kids Sa., 22. + So., 23. August</p>
<p>VSaW Absegeln Sa., 26. September</p>
<p>Absegeln Bezirk Wannsee/Unterhavel beim Segler Club Gothia Sa., 10. Oktober</p>

<p>Aufslippen Mi., 4. + Do., 5. November</p>
<p>Theater im Palais November 2009 20.00 Uhr</p>
<p>Gartenzweg (Skatrunde) Fr., 20. November</p>
<p>Putenessen Sa., 5. Dezember</p>
<p>Weihnachtsfeier der Jugendabteilung So., 6. Dezember</p>

** **Achtung:** bitte korrigieren im gedruckten Seglerhaus-Brief 2008/2!

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 Schlitter	Schatzmeister
Hans-Herbert Wrede	Obmann des Wirtschaftsausschusses
Christian Baumgarten	Jugendleiter

Sekretariat:

Frank Butzmann
Heike von Emden
Tel.: 030/805 20 06
vsaw@vsaw.de

Fax: 030/805 11 56

Bankverbindungen:

Commerzbank Berlin
BLZ 100 400 00 Kto. 222 285 900

Postbank Berlin
BLZ 100 100 10 Kto. 56200 108

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

Impressum:

Seglerhausbrief des
Vereins Seglerhaus am Wannsee e.V.
Redaktion: Frank Butzmann, Harald Koglin,
Martin Pritzel
seglerhausbrief@vsaw.de

Deutscher Segler-Verband

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

Berliner Segler-Verband

Jesse-Owens-Allee 2, 14053 Berlin
Tel.: 030/30 83 99 08 Fax: 030/30 83 99 07
bsv@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 Maschkowitz Tel.: priv. 030/811 57 50
Tel.: Büro 030/816 86 80

Jugendtrainer:

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

Kathrin Röhner Tel.: 030/80 60 26 67
kathrin.roehner@vsaw.de

Casino:

Torsten und Cornelia Hellmann
Tel.: 030/805 19 92
casino@vsaw.de Fax: 030/805 93 76

Werft:

Benno Ohm,
Sven Müller Tel.: 030/805 94 98
werft@vsaw.de

Hausmeister:

Ehepaar Shah Tel.: 030/805 57 77

Gestaltung:

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

Der Ältestenrat hat die nachstehend aufgeführten Damen und Herren aufgenommen:

am 11. Juni 2008:



Dirk Markfort
Außerordentliches Mitglied
Paten: Dr. Andreas Pochhammer, Ludger Gawlitta



Christiane Gestrich
Außerordentliches Mitglied



Andreas Haeberlin
Außerordentliches Mitglied
Pate: Michael Pochhammer



Prof. Dr. Hildebrand Ptak
Außerordentliches Mitglied



Ulrike Heimberg-Ptak
Familienmitglied



Oliver Collignon
Außerordentliches Mitglied
Paten: Dr. A. Pochhammer, Andreas Schorr

am 3. September 2008:



Reinhard Rosenke
Außerordentliches Mitglied
Paten: Eberhard Lua



Maximilian Michels
Außerordentliches Mitglied
Paten: Regine und Kurt-Josef Michels



Jan Jost
Außerordentliches Mitglied
Paten: Martin Pritzel, Eike Lutz



Susanne Collignon
Familienmitglied

Die Neue...? Kathrin Röhner

Nachdem ich nun seit fast einem Jahr im VSaW tätig bin, möchte ich die Chance nutzen, mich vorzustellen.

Seit dem 15. 1. 2008 arbeite ich als zweite hauptamtliche Trainerin in der Jugendabteilung. Vorher war ich Trainerin im Württembergischen Yacht-Club (WYC) in Friedrichshafen. Dort habe ich auch das Segeln im Optimisten erlernt. Später bin ich mit meinem Bruder Marc im 420er gesegelt. Im Alter von 17 Jahren wechselte ich in die damals noch olympische Bootsklasse Europe. Zu meinen größten Erfolgen zählen vordere Platzierungen auf nationalen und internationalen Regatten sowie die Teilnahme an der WM in der Europe-Klasse 1999 vor Melbourne.

Mit 16 Jahren habe ich angefangen, im Trainingsbetrieb des WYC mitzuhelfen. Ich habe die C-, B- und A-Trainer-Ausbildung absolviert und die Klassen Optimist, Teeny, Europe und 420er betreut.

Auch war ich Landeshonorartrainerin beim Landes-Seglerverband Baden-Württemberg. An der Deutschen Sporthochschule Köln habe ich ein Sportstudium mit dem Schwerpunkt Rehabilitation abgeschlossen. Im April 2009 werde ich das Berufsbegleitende Studium an der Trainerakademie in Köln beenden, das ich 2006 begonnen hatte.

Hier im VSaW bringe ich unseren Neulingen das Opti-Segeln bei und trainiere die Opti-B-Kinder. Außerdem kümmere ich mich um das Training unserer 420er-Gruppe und ihre Betreuung auf Regatten. Ansonsten unterstütze ich Marko Müller bei organisatorischen Tätigkeiten.

Ich möchte mich bei Ihnen für die herzliche Aufnahme im VSaW bedanken und freue mich auf eine weitere erfolgreiche Zusammenarbeit.



News News News

Reinigung der Umkleideräume

Die Reinigung der Damen- und Herrenumkleideräume im Seglerhaus ist wieder **dringend nötig**. Daher müssen alle Ablageflächen über den Schränken geräumt werden. Also bitte:

Alle Segel – und was sonst noch dort liegt – bis zum 31. Januar 2009 entfernen!

Nach diesem Termin Vorgefundenes wird entsorgt – endgültig!

Die Segel der letzten Aufräumaktion liegen noch in der Werft und werden zum genannten Termin ebenfalls entsorgt.

Der Vorstand

Die Redaktion des Seglerhaus-Briefes ist ab sofort unter der neuen E-Mail-Adresse **seglerhausbrief@vsaw.de** erreichbar.

Neue Sekretärin

Seit dem 2. Mai 2008 haben wir Heike von Emden als neue Mitarbeiterin in unserer Geschäftsstelle gewinnen können. Sie steht Ihnen gern für Fragen, Anregungen und Informationen zur Verfügung.

Die **Bürozeiten** sind wie folgt:
Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag von 10 bis 15 Uhr
und am Mittwoch von 13 bis 18 Uhr.

VSaW-Newsletter per E-Mail

Die Anmeldung ist auf der Website „www.vsa.w.de“ unter „Aktuelles“ möglich.



Zweimal Abschied von Berlin, aber nicht vom VSaW

Annemieke Bayer

Nadine Stegenwalner wird die Nachfolge von Hans Sendes antreten. Vom 1. November 2008 an wird sie sich zuerst als seine Assistentin in ihren neuen Aufgabenbereich einarbeiten, um nach etwa einem Jahr die Position der Sportdirektorin des Deutschen Segler-Verbandes zu übernehmen. Nadine ist studierte Sportwissenschaftlerin und eine erfahrene Leistungsseglerin. Seit ihrem 6. Lebensjahr ist sie Mitglied im VSaW und hat ihre Segelkarriere im Opti angefangen. Nach dem 420er stieg sie als eines der ersten Mädchen in Deutschland ins Match-Racing ein. Ihre größten Erfolge feierte sie 2001, als sie sowohl Europameisterin im Match-Racing als auch Europameisterin im Yngling wurde. Sie war über drei Jahre Mitglied im Seglerrat des DSV und Mitglied des ‚Match-Race-Committee‘ der ISAF.

Der VSaW gratuliert beiden zum beruflichen Weiterkommen und wünscht für die neuen Jobs eine glückliche Hand und viel Erfolg.

Christian Haake wird zum 1. November 2008 nach Bayern ziehen. Er wird da seinen neuen Job als Vereinsmanager des Münchener Yacht Clubs antreten. Schon 1972 wurde er Mitglied in der Jugendabteilung des VSaW und hat neben einer erfolgreichen Segelkarriere seinen Weg in der Wettfahrtleitung gesucht. Als einer der wenigen ‚International Race Officer‘ gehört er zu den gefragtesten Wettfahrtleitern in Deutschland. Als letzte Regatta in Berlin leitete er den Lawuse-Preis. Er wurde „sternenmäßig“ verabschiedet mit einem Starbootsegel, worauf alle Freunde aus dem VSaW und der Starbootklasse unterschrieben haben. „Hacki“ wird weiterhin unser Wettfahrtleiter bei der Kieler Woche bleiben, und alle freuen sich schon jetzt auf das Wiedersehen.

News News News



Berliner Meister 2008

Annemieke Bayer

- Drachen:** Achim Kadelbach, Frank Butzmann, Petra Kadelbach (alle VSaW)
- Starboot:** Lars Kiewning (VSaW) mit Niels Hentschel (NRV)
- Laser Standard:** Hauke Schröder (VSaW)
- 470er:** Jan-Jasper Wagner und Lennart Scheuffler (beide VSaW)
- Streamline:** Philipp Kadelbach (VSaW), Martin Fey (SCG) und Caro Hentschel (VSaW)
(Bestenermittlung)

Der VSaW gratuliert seinen Berliner Meistern.



Lars Kiewning,
Niels Hentschel

News News News

Jan-Jasper Wagner und Lennart Scheuffler



Frank Butzmann, Petra Kadelbach,
Achim Kadelbach



Erfolge 2008

Annemieke Bayer

Am Sonntag, dem 16. 11. 2008 wurden im VSaW 69 Berliner Segler durch den Berliner Segler-Verband für ihre hervorragenden Leistungen im Regattasport im Jahr 2008 geehrt.

Es zählen jeweils Platz 1-3 bei (Internationalen) Deutschen Meisterschaften, Europa- und Weltmeisterschaften und die Teilnahme an den Olympischen Spielen.

17 Segler aus dem VSaW sind dabei:

Katja Kowalski	Platz 3 – U17	Deutsche Jugendmeisterschaft Laser-Radial, weiblich
Marius Gemmel	Platz 3 – U17	Deutsche Jugendmeisterschaft Laser-Radial
Victoria Jurczok	Platz 3 – U19	Deutsche Juniorenmeisterschaft 470er, weiblich
Josephine Bach	Platz 3 – U19	Deutsche Juniorenmeisterschaft 470er, weiblich
Kathrin Kadelbach	Platz 2	Deutsche Meisterschaft Match-Race Damen
Jan-Jasper Wagner	Platz 3	Internationale Deutsche Meisterschaft 470er
Lennart Scheuffler	Platz 3	Internationale Deutsche Meisterschaft 470er
Daniel Zepunkte	Platz 1	Internationale Deutsche Meisterschaft 470er
	Platz 2	Deutsche Juniorenmeisterschaft 470er

News News News

Dustin Baldewein	Platz 1	Internationale Deutsche Meisterschaft 470er
	Platz 2	Deutsche Juniorenmeisterschaft 470er
Annika Bochmann	Platz 1	Junioren Europameisterschaft 470er Damen
Anika Lorenz	Platz 1	Junioren Europameisterschaft 470er Damen
Matthias Miller	Platz 2	Europameisterschaft Star
Manuel Voigt	Platz 2	Europameisterschaft Star
	Platz 3	Internationale Deutsche Meisterschaft Star
Darren Bundock	Platz 1	Weltmeisterschaft Tornado
	Platz 2	Olympische Spiele Tornado
Petra Niemann	Platz 15	Olympische Spiele Laser-Radial
Ulrike Schuemann	Platz 3	Weltmeisterschaft Yngling
	Platz 4	Olympische Spiele Yngling
Julia Bleck	Platz 3	Weltmeisterschaft Yngling
	Platz 4	Olympische Spiele Yngling

Der VSaW gratuliert ganz herzlich!

The Royal Thames Cumberland Cup

Team-Racing – oft davon gehört, selten selber gesegelt. Vier Tage London - wir durften beim Cumberland Cup starten und uns im Team-Racing erproben.

Wir – das sind Kathrin Kadelbach, Philipp Kadelbach und Hendrik Kadelbach als Team 1 sowie mein Team mit Jan Woortman, Ulli Blumeyer und mir.

Mittwochabend treffen die Teams nach und nach im Royal Thames Yacht Club ein. Ort: Knightsbridge 60 – direkt am Hyde Park gelegen, zwei Minuten Fußweg zum Harrods. Nach einem Meeting im Yacht Club treffen einige unserer Team-Mitglieder noch die Backstreet Boys nebenan im Mandarin Hotel.

Donnerstag geht es los, aber vorerst nur mit dem Training. Wir bekommen feste Zeiten zugeteilt, in denen wir die Boote segeln dürfen. Nach einigen Match Races zwischen Kathrins Team und meinem Team segeln wir zum Training ein Team Race.

Die Boote sind ‚Beneteaus‘ vom Typ ‚Class 8‘, 24 Fuß lang – ein Kielboot mit drei Seglern Besatzung und im Team-Race ohne Spinnaker gesegelt.

Beim Cumberland Cup wird folgendes Team-Race Format gesegelt:

Jeweils zwei Boote eines Vereins segeln gegen zwei Boote des anderen Vereins. Der Kurs ist ein Up-and-Down Kurs mit kurzer Zielkreuz. Die Wertung im Team-Race ist folgende: Teampunkte werden nach Platzierung zusammengerechnet. Bei Punktgleichheit gewinnt das Team, welches nicht den ersten Platz hat.

Für Spannung ist also gesorgt...

Am Donnerstagabend werden wir zum Duke of York in den St. James Park eingeladen. In „königlicher“ Atmosphäre gibt es dort Canapés und Drinks. Prinz Andrew alias ‚The Duke of York‘ hält eine kurze Rede und informiert sich dann bei den Teams, wie sich denn die Boote segeln, und schüttelt fleißig die Hände der anwesenden Teams.



Die Teams des Cumberland Cup 2008:

Royal Thames Yacht Club
 New York Yacht Club
 Royal Perth Yacht Club
 Norddeutscher Regatta Verein
 Queensborough Team
 Royal Vancouver Yacht Club
 Southern Yacht Club (New Orleans)
 Verein Seglerhaus am Wannsee

Endlich geht es richtig los! Das erste Rennen ist ein innerdeutsches Duell: VSaW gegen NRV. Wir können zwar gut starten, aber der NRV hat an der ersten Marke knapp die Nase vorne. Leider verlieren wir das erste Rennen gegen das zweite deutsche Team, kommen aber im Laufe der Round Robin richtig gut in Fahrt. Am Ende des Tages stehen fünf Siege und zwei Niederlagen auf unserem Punktekonto.

Was wir vorher nicht so richtig überblicken konnten: Team-Racing ist unglaublich spannend. Man ist so gut wie nie in einer „sicheren“ Position. Selbst in einer gewinnenden Kombination, zum Beispiel mit den Plätzen 1 und 3, wird sofort der Gegner versuchen, den dritten soweit nach hinten zu segeln, bis der letzte nicht mehr letzter ist.

Samstag und Sonntag sind die Finaltage. Gesegelt wird zuerst eine zweite Round Robin und dann in der Gold bzw. Silver League. Die ersten drei aus der Gold League werden direkt für das Halbfinale gesetzt. Der letzte aus



Von links: Malte Kamrath, Dr. Philipp Kadelbach, Kathrin Kadelbach, Hendrik Kadelbach, Ulli Blumeyer, Jan Woortman

der Gold League und der erste der Silver League kommen ins „Play-Off“. Ein Rennen, welches direkt über den Einzug ins Halbfinale entscheidet...

Es kommt, wie es kommen muss – wir treffen wieder auf den NRV. Es ist ein spannendes Rennen, welches wir aber auf der Startkreuz für uns entscheiden können. Wir liegen auf Platz eins und zwei, brauchen nur noch die Zielkreuz ins Ziel zu bringen und sind im Halbfinale. Doch Achim Griese, der das erste NRV-Boot steuert, holt auf und legt sich zwischen uns auf Platz zwei. Sofort beginnt er damit, unser Boot zu bremsen und mit auf die linke Kursseite zu nehmen. Nach einigen Aufschießern, die er aber pariert, halsen wir und fahren auf Steuerbord Bug in Richtung Ziel. Doch da kommt schon das zweite NRV-Boot auf Backbord Bug, wir passieren am Heck, und genau in dem Moment wendet der NRV. Ich lueve sofort bis in den Wind, und es gibt eine leichte Berührung – Protest! Die Jury entscheidet, dass die Wende zu dicht war und sich der NRV nicht ausreichend frei gehalten hat. Wir stehen im Halbfinale!

Am Sonntag wird das Cumberland Cup Finale ausgesegelt. Im Halbfinale segeln wir gegen New York. Wir können die Team-Race Weltmeister zwar ein bisschen ärgern und einen Sieg erringen, aber leider scheiden wir mit 2:1 aus dem Cumberland Cup aus.

Unsere beiden Teams haben sich damit auf dem vierten Rang platziert.

Der Cumberland Cup wurde dieses Jahr gewonnen vom Royal Thames Yacht Club vor dem New York Yacht Club. Die Veranstaltung war rundum hervorragend organisiert, vom Empfang beim Duke of York bis zum Regatta-Dinner im Royal Thames Yacht Club. Man hat sich immer wohl gefühlt.

Der nächste Cumberland Cup findet 2010 statt. Vielleicht gehört der Verein Seglerhaus am Wannsee dann wieder zu den eingeladenen Vereinen!?

Vielen Dank an den Verein Seglerhaus am Wannsee für die hervorragende Unterstützung und auch für die Ausstattung mit Team Polo-Shirts und Krawatten.

Unser „Deutsches Haus“ in Kiel

Klaus Müller

Seit Jahrzehnten ist der VSaW Mitveranstalter der Kieler Woche. Seit Jahrzehnten ist ein nicht gerade kleiner Tross unseres Clubs, aus Aktiven, Funktionären, Wettfahrtleitungsmitgliedern bestehend, in Kiel, um zu segeln oder das Segeln mit zu organisieren.

Die bekannte Weitläufigkeit des Komplexes Schilksee/Strande ließ Begegnungen von VSaW-Mitgliedern während der Woche aber immer eher zum Zufallsmoment werden. Seit Jahren war es deshalb Anliegen und Tradition, alle in Kiel anwesenden und die extra angereisten Clubmitglieder am „Freitag“ in den Yacht Club Strande einzuladen, um dem Zusammenhalt der VSaWer auch organisatorisch einen Rahmen zu geben. Seit einigen Jahren, seit der Teilung der Woche in internationale und olympische Klassen, waren dann aber die Starter des Teils 1 dennoch davon ausgeschlossen, weil bereits schon wieder zuhause.

Nachdem der NRV im Vorjahr mit der Errichtung eines eigenen NRV-Zeltes Tatsachen geschaffen hatte, waren KYC, HSC und VSaW, getreu der Auffassung „gleiches Recht für alle“, der Meinung das auch tun zu dürfen. Schließlich floss alles zusammen in einem gemeinsamen Konzept aller vier Clubs, 2008 ein gemeinsames Begegnungszentrum, eine Art „Deutsches Haus“ während der Kieler Woche auf dem Yachthafengelände in Schilksee zu etablieren. Dieser Komplex sollte als Anlaufpunkt für die Aktiven der jeweiligen Clubs, in Kiel weilende Clubmitglieder, Freunde und Förderer, die Presse und natürlich darüber hinaus die Segler aus aller Welt sein. Vier Zelte, je Club eines,

und dazwischen aufgestellte Bänke und Tische garantierten den Charakter eines einheitlichen Begegnungszentrums. Die innere Ausgestaltung blieb den Vereinen selbst überlassen.

Wir als VSaW präsentierten im Zelt in graphisch äußerst gelungener Form unser Olympiateam für Qingdao, in bildlich und textlich ebenfalls sehr gelungener Form, eine Kurzpräsentation des VSaW und die Geschichte des, mit Kiel in untrennbarem Zusammenhang stehenden „Felca-Preises“, den ja Marcus Wieser und sein Team dann auch 2008 wieder einmal in unser Clubhaus nach Berlin holen konnten. Natürlich war jederzeit ein Kaffee oder ein kaltes Getränk parat. Ein paar belegte Brötchen und eine Suppe für alle die, die vom Wasser kamen, taten ihr übriges.

Wenn wir schon ein „VSaW Center“ haben, dann machen wir auch den „Freitagabend“ dort, so die Meinung des Vorstandes. Eine Meinung, die alle Teilnehmer teilten, zumal durch die gute Kooperation mit dem Ökonomen des Yacht Clubs Strande, der auch das tägliche Catering übernommen hatte, nicht auf das traditionelle Roast Beef Essen verzichtet werden musste. Aus der Sicht desjenigen, der es übernommen hatte, dem Zelt auch eine personelle Zuordnung zu geben, sei angemerkt, dass der doch wohl gegebene Erfolg zum Weitermachen auffordert. Persönlich möchte ich mich bei allen Besuchern bedanken, möchte aber auch erwähnen, dass die überaus gute Zusammenarbeit mit den „Kollegen“ aus den drei anderen Clubs ein Teil des Gelingens des Konzeptes „Unser Deutsches Haus in Kiel“ war.



INFINITI Berlin Match Race beim VSaW

Neuer Name für bekanntes Event

Klaus Müller

Vom 29. Oktober bis 2. November fand das internationale „INFINITI Berlin Match Race“ auf dem Wannsee statt - das bedeutendste Segel-event in der deutschen Hauptstadt. Ursprünglich als einmalige Veranstaltung anlässlich des 125-jährigen Bestehens der beiden ältesten Berliner Segelvereine, des VSaW und des BYC, gedacht, ging es in diesem Jahr in seine 17. Auflage. Drei Neuerungen kennzeichneten die Veranstaltung. Erstens war es seit diesem Jahr durch die ISAF - die Weltsegelorganisation - in den Rang eines „Grade 1 Events“ erhoben worden. Damit rangiert die Veranstaltung zusammen mit dem „Match Race Germany“ in Langenargen am Bodensee in der höchsten Liga dieser Segelsportdisziplin in der Welt. Zweitens gab es neben dem Match Race der Männer zum ersten Mal eine eigene Frauenkonkurrenz mit dem Status eines „Grade 2 Events“. Und drittens hatte der langjährige Premiumsponsor, das Autohaus Riller & Schnack, die Veranstaltung in besonderem Maße in die Präsentation der in Deutschland in

2009 auf den Markt kommenden Luxusauto-marke INFINITI integriert. Daraus erklärt sich, dass der Name „INFINITI Berlin Match Race“ als offizieller Titel über diesem Event stand und auch im kommenden Jahr stehen wird, wie Geschäftsführer Kurt Schnack auf der Pressekonferenz im Hotel de Rome den versammelten Medienvertretern gegenüber erklärte.

Der Verein Seglerhaus am Wannsee als Veranstalter, unterstützt vom Berliner Yacht-Club, konnte auch in diesem Jahr ein absolutes Spitzenfeld präsentieren. Allein fünf der in der aktuellen Weltrangliste unter den Top 10 Platzierten hatten ihren Start in Berlin zugesagt. Die deutschen Farben waren durch unser Clubmitglied Markus Wieser und Stefan Meister vom YC Berlin-Grünau bei den Herren sowie bei den Frauen durch unsere Clubkameradin Kathrin Kadelbach und Madlen Frey aus Langenargen vertreten.

Das Wetter stellte die Aktiven, die Wett-fahrtleitung und die ca. 3000 Zuschauer auf den



gut geheizten Ausflugsschiffen der Reederei Riedel auf eine harte Geduldprobe. Ein Tag Regen ohne Ende, ein Tag herrlicher Sonnenschein, ein Tag Nebel und an allen Tagen schwache oder auch gar keine Winde. Für die Deutschen waren nach dem Viertelfinale schon alle Messen gesungen. Sowohl die Herren als auch die Damen waren danach nur noch Zuschauer. Sie fanden in diesem Jahr keine Mittel, um die hochrangige Konkurrenz aus dem „World Match Race Circle“ zu bezwingen.

Als Veranstaltungsleiter Frank Butzmann und Wettfahrtsleiter Axel Paul vom Berliner Yacht Club am Sonntagmorgen auf den Wannensee schauten, sahen sie nichts – so dick war der Nebel. Der lichtete sich zwar später, aber von Wind war keine Spur. Alle rechneten angesichts der letztmöglichen Startzeit von 15 Uhr schon damit, dass die Entscheidung über die Platzierungen und letztlich auch über das erstmals ausgelobte Preisgeld von 20.000.- € am Grünen Tisch gefällt werden müsste. Doch Rasmus hatte noch ein Einsehen. Für jeweils einen Finallauf der Herren und Damen gab er eine Brise frei.

Bei den Damen gewann die Weltranglistendritte Lotte Meldgard-Pedersen (Dänemark) gegen die Französin Anne Claire Le Berre. Bei den Herren siegte der Weltranglistenvierte Sebastien Col vor seinem französischen Landsmann Philippe Presti und Vorjahressieger Jesper Radich aus Dänemark.

Die 17. Auflage dieses Match Races hielt schließlich das, was alle an sie geknüpft hatten: sie wurde zu dem Top-Event des Berliner Segelsports in 2008. Internationaler Sport auf dem Wasser, eine anspruchsvolle Außenpräsentation an Land auch Dank der Vorstellung der Automarke INFINITI aus Fernost – genauer der neuen Luxusmarke des Hauses NISSAN, und einer Organisation, die keine Fehler erkennen ließ – das auch ein Ergebnis der über einhundert freiwilligen Helfer, die an diesen Tagen im Einsatz waren. Ihnen und allen anderen, die zu diesem Gelingen beigetragen haben, gebührt ein herzliches Dankeschön.



Edelholz-Regatta

Martin Pritzel

Nach drei Vorläufen mit hohem Spaßfaktor wird es in 2009 ernst.

In den letzten Jahren haben sich Eigner schöner Holzboote im VSaW zu gemeinsamen Geschwaderfahrten und geselliger Siegeremittlung getroffen. Alle hatten ihre Freude dabei und ein Nachsehen mit der durchaus unprofessionellen ‚Wettfahrtleitung‘.

Doch wir wollen nicht stehen bleiben: Künftig soll die Veranstaltung Seglern aus allen Vereinen angeboten werden, so diese denn Eigner eines schönen Holzbootes sind. Dies geht aber nur im Rahmen einer richtigen Regatta mit sachkundiger Wettfahrtleitung.

Der bisherige Termin ist günstig und bleibt bestehen, da hier auf Havel und Wannsee – zeitgleich mit der Kieler Woche – dann Edelholz (im VSaW am 20. und 21. Juni 2009) und Havel-Klassik (im ASV am 27. und 28. Juni 2009)

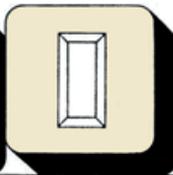


veranstaltet werden. Zusätzlich dann noch eine Regatta mit klassischen Jollen in der Woche dazwischen – veranstaltet vom PYC.

So wird Berlin auch für auswärtige Teilnehmer noch interessanter. Ein anspruchsvolles Rahmenprogramm soll unsere Edelholz-Veranstaltung abrunden.

pd

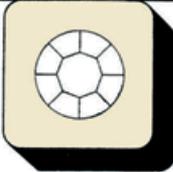
Neuanfertigungen & Umarbeitungen
nach eigenen Entwürfen.
Emaillierungen & Gravierungen.
Restauration von Gold & Silberwaren.
Cellini-Preisträger.



HELMUT

drtina

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



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

Olympische Spiele – Beijing 2008: Schuemann-Crew erreicht Platz 4

Ulrike
Schuemann

Edelmetall war zum Greifen nah, doch am Ende müssen wir uns mit der so genannten „Holzmedaille“ und Platz vier zufrieden geben. Es ist schon erstaunlich, wie schnell die Zeit vergeht. Da bereiten wir uns drei Jahre auf dieses Ereignis vor, und jetzt ist alles schon wieder vorbei. Dennoch werden die XXIX. Olympischen Spiele für uns ein unvergessliches Erlebnis bleiben. Denn Dabeisein ist vielleicht nicht alles, aber sehr, sehr viel und allemal ein Traum.

Wir waren nach erfolgreichem Saisonverlauf und unserer WM-Bronzemedaille mit sehr guten Gefühlen nach Qingdao gereist. Wir zählten zum erweiterten Kreis der Medaillenanwärter und wollten nun auch eine Olympische Medaille gewinnen. Mit einem soliden Start in die Rennen mussten wir uns in den folgenden Tagen leider sehr oft auf den Vorwindgängen unseren Gegnern geschlagen geben. Oft hatten wir an den ersten Tonnen Top-Platzierungen, die wir dann leider nicht bis zum Ziel halten konnten. Dieses Auf und Ab der Gefühle ist vielleicht mit einem Pokalspiel beim Fußball zu vergleichen, das oft anderen Gesetzen zu gehorchen scheint. Manchmal kann man einfach nicht erklären, warum eben diese doch so klare Chance nicht verwandelt wurde.

Wir ließen uns aber nicht klein kriegen und motivierten uns jeden Tag aufs Neue. Zwischendurch wurden unsere Nerven einer Geduldsprobe unterzogen, denn der Wind wollte einfach nicht mitspielen. Einen ganzen Tag lang warteten wir an Land. Im Gegensatz zu den anderen Nationen war das für uns keine wirkliche Strafe, denn in unserem Chill-out-Container, gesponsert von der Firma „pinta elements“, haben wir uns die Zeit mit DVD und Kaffee vertrieben. Leider schaffte es die Wettfahrtleitung nicht, die ausgeschriebenen zehn Wettfahrten alle segeln zu lassen, wodurch uns zum Schluss die Möglichkeit genommen war, die verlorenen, wenn auch nicht wirklich vielen Punkte auf die Medaillentränge vor dem Medal-Race wieder aufzuholen.

Der Zeitplan sah am 16. August unser Medal-Race vor – also wurde an dem Sonntag auch



raus gefahren. Die Finns und die Ynglings warteten auf Bahn A direkt vor dem Hafen den ganzen Tag auf Wind. Leider war dieser aber bei der starken Strömung zu wenig, so dass es nur einen einzigen Startversuch der Finns gab, dafür aber jede Menge Lärm von den Helikoptern und Pressebooten. Für den nächsten Tag war zwar schlechtes Wetter durch den Ausläufer eines Taifuns vorhergesagt, dafür sollte es aber Wind geben.

Und der kam dann auch: bei Dauerregen und Wind bis um die 20 Knoten wurde unser Rennen angeschossen. Endlich konnten wir mal zeigen, was in uns steckt. Mit dem besten Start der gesamten Flotte waren wir von Beginn an in der Spitzengruppe und führten sogar auf der zweiten Kreuz. Im Ziel mussten wir uns nur den Olympiasiegerinnen geschlagen geben und wurden Zweite. Dieser Superplatz katapultierte uns auf Gesamtrang vier.

Da standen wir nun – unsere Gefühle mussten wir nun erst einmal ordnen. Es war mehr drin und am Ende dann diese Aufholjagd. Bei unserer Olympiapremiere den undankbaren vierten Platz zu belegen, ist zwar schwer zu verkraften, aber wir können sehr stolz drauf sein und sind das auch.

Nach dem Verpacken feuerten wir die restliche deutsche Mannschaft weiter lautstark an, trotz zum Teil ebenfalls sinnflutartiger Regenfälle. Bevor es dann endlich ins Olympische Dorf nach Peking ging, hatten wir ein gesamtdeutsches Abendessen, was sicher jedem noch lange in Erinnerung bleiben wird. Unsere Mannschaft und der Teamgeist waren wirklich sensationell.

Dann Olympisches Dorf: Man hat ja eine Vorstellung in seinem Kopf; aber das alles so groß ist, hätte ich mir wirklich nicht träumen lassen. In Sechser-Appartements verlebten wir die drei letzten Olympiatage. Das war schon ein anderer Standard als der in Qingdao. Riesige Speisesäle inklusive McDonalds, Grünanlagen,

denke. Der Einmarsch ins Stadion unter dem Jubel von 90.000 Menschen war einfach das Größte, was wir je erlebt hatten. Ein krönender Abschluss, den wir mit tausenden Athleten feierten. Hier war unser Olympiatraum doch Wirklichkeit, denn wir waren sogar mittendrin statt nur dabei.

An dieser Stelle sagen wir DANKE an alle, die uns dabei geholfen haben, einen Traum Wirklichkeit werden zu lassen!

In den nächsten Wochen und Monaten werden viele Fragen beantwortet werden müssen. Und wer weiß – nach den Spielen ist vor den Spielen –, vielleicht sehen wir uns wieder bei den Olympischen Spielen 2012 und dann vielleicht mit Edelmetall.



*Julia Bleck
Ulrike Schuemann
Ute Höpfner*

eigene Bushaltestellen, das alles sieht aus wie eine eigene Stadt. Gekrönt wurden unsere Erlebnisse mit dem Besuch der Sportstätten und dem Treffen anderer internationaler Athleten. Wir haben uns die Hockeyspiele der Damen und Herren angesehen, waren im Vogelnest zum Hochsprungfinale und Speerwurf und trafen Athleten, die wir sonst nur aus dem Fernsehen kannten.

Wow, das war echte Olympialuft!

Aber es sollte noch besser werden, denn es stand ja noch die Schlussfeier an. Ich bekomme noch immer eine Gänsehaut, wenn ich nur daran



Olympische Spiele Beijing 2008

Petra
Niemann

Am 01. August ging es für die Deutsche Mannschaft los nach Peking, und die Segler flogen gleich weiter nach Qingdao. Dort gab es für alle Segler ein Olympisches Dorf, was allerdings „nur“ ein Hotel war. Wir Deutschen bewohnten Stock 10 im Tower A. Essen konnten wir im großen Essensaal. Dort gab es ein Buffet, das allerdings trotz Abwechslung schnell langweilig wurde.

Am 3. August bekam ich meinen Laser geteilt und hatte auch gleich Vermessung. Das war lustig im Laser, da ich nur die Teile, die ich gerade bekommen hatte, noch einmal zeigen und dann das Boot einmal aufbauen musste. Die deutsche Flagge und die Nationalitätsbuchstaben waren bereits im Segel.

Die nächsten Tage ging ich dann mit den anderen Teilnehmern segeln. Jeder wollte sich an das neue Boot und Segel gewöhnen, und auch die Wellen noch einmal spüren. Die Allergenproblematik war weitgehend gelöst. Allerdings war durch den kilometerlangen Seezaun auch das Wellenbild verändert. Auf jeden Fall war ich wirklich schnell und habe so ein sehr positives Gefühl für den Wettkampf bekommen.

Am 08. August bin ich mit dem Tornado-Team und meinem Trainer nach Peking geflogen, weil unsere Wettkämpfe so spät anfangen, dass wir an der Eröffnungsfeier teilnehmen durften. Das war wieder ein großartiges Erlebnis und entschädigt jedes Mal für die vielen anstrengenden Trainingsstunden. Für mich war eine weitere Motivation für die Teilnahme, meine gute Stimmung zu vertiefen, um für den Wettkampf in den „Flow“ zu kommen. Dann gelingt alles spielend leicht. Die Veranstaltung war unglaublich, aber besonders bewegend empfand ich das Hissen der Olympischen Flagge und die Entzündung des Feuers.

Wir konnten im Olympischen Dorf übernachten

und kamen am nächsten Tag wieder zurück. Am Abend fand dann die Eröffnungsfeier für die Segler in Qingdao statt. Ich durfte auf Grund meiner dritten Olympia-Teilnahme die deutsche Flagge tragen. Auch für die Segler haben sich die Veranstalter große Mühe gegeben und es war eine beeindruckende Vorführung.

Am 12. August fanden meine ersten zwei Wettfahrten statt. Die Bahn für diesen Tag lag direkt vor dem Hafen. Leider lief es überhaupt nicht. Ich versteifte mich zu sehr auf eine Seite, und jedes Mal war es die falsche Wahl. So landete ich zwei Mal auf Platz 20 von 28. Natürlich war ich enttäuscht vom ersten Tag, aber ich wusste auch, dass es auf diesem Revier jeder schwer haben würde, konstant vorne zu fahren, und so noch alle Chancen offen waren. Der nächste Tag lief besser für mich, bis ich das Boot in einer Halse zu stark zog und kenterte. Wir schafften nur eine Wettfahrt, weil so wenig Wind war, in der ich als 19te ins Ziel kam. Das war nicht, was ich mir erwartet und erhofft hatte, aber trotzdem wollte ich weiter kämpfen.

Der nächste Tag war mein 30. Geburtstag. Leider hatte ich am Abend vorher schlechtes Wasser getrunken, so dass ich mit Bauchschmerzen und lautem Magengrummeln im Container lag. Zu meinem Glück wurde wegen zu wenig Wind nicht gesegelt. Allerdings war damit auch unser freier Tag gestrichen.

Dafür war etwas mehr Wind am darauf folgenden Tag. Ich kam mit vorne an, aber leider bekam ich Vorwind eine gelbe Flagge, da die Jury meinte, dass meine Körperbewegung nicht mit den Wellenbewegungen überein stimmte. Normalerweise habe ich damit keine Probleme, aber irgendwann trifft es jeden. Schade, dass es mich ausgerechnet hier treffen musste. Trotzdem



konnte ich noch als 8te ins Ziel fahren. Leider machten wir wieder nur eine Wettfahrt. Das setzte mich langsam unter Druck, denn um noch aufzuholen, brauchte ich viele Wettfahrten. Auch die nächste Wettfahrt lief gut bis zur ersten Tonne, wo ich wegen Frühstarts aus dem Rennen geholt wurde. Nachdem ich noch lange gewartet hatte, wurde für den Tag abgebrochen. Wieder nur eine Wettfahrt. Da ich beim Segeln und Warten wieder dolle Bauchkrämpfe hatte, ging ich danach im Olympischen Dorf zum Arzt. Ich bekam Antibiotika.

Viel Wind erwartete uns am nächsten Tag. Leider hatte ich mir am Vortag das Knie verdreht und konnte nicht gut laufen. Hängen ging, aber die Manöver waren problematisch. Trotzdem lief es nicht schlecht, aber wieder machten wir nur eine Wettfahrt. Danach ging ich wieder zum Arzt, weil noch keine Besserung an meinem Magen eingetreten war. Ich bekam andere Antibiotika.

Am letzten Tag fuhren wir drei Rennen. Ich fing mit einem 4ten Platz an. Jetzt war wieder alles offen, dass ich noch unter die ersten 10 fahren konnte. Die nächste Wettfahrt lief nicht ganz so gut, aber ich hatte immer noch alle Chancen. Leider verlor ich in der letzten Wettfahrt kontinuierlich und landete insgesamt nur auf Platz 15. Ich denke, dass nach meiner Krankheit am Ende einfach die Kraft und die Konzentration fehlten.

Ich habe den Eindruck, es sollte einfach nicht sein, dass ich eine bessere Platzierung schaffte. Es stimmten in dieser Woche sehr viele Sachen nicht für mich. Eine andere Wettfahrt wurde abgebrochen, als ich vorne war. Einfach Pech.



Nach den Regatten verluden wir die Boote in die Container und flogen am 22. August nach Peking, um noch etwas vom Olympischen Flair mitzubekommen. Es war noch mal etwas Besonderes, im Olympischen Dorf zu wohnen und in der großen Mensa zu essen. Alle Segler nahmen an der Abschlussveranstaltung teil und am nächsten Morgen ging der Flug nach Haus. In Peking konnte ich mir noch das Hockey Männer Finale anschauen und ein wenig Leichtathletik.

Die Olympischen Spiele waren wieder ein tolles Erlebnis, und ich bedanke mich bei allen, die mich dabei unterstützt haben. Ohne Euch hätte ich das nie geschafft.

Mal sehen, wie es jetzt bei mir weiter geht.



Inh. Katrin Peter Hohenzollerndamm 88 14199 Berlin
Tel: 030/89 50 25 46 Fax: 030/89 50 25 47 www.roseneck-apotheke.de

Darren Bundock: eine Silbermedaille für den VSaW

Annemieke
Bayer

Bereits im Alter von 16 Jahren steuerte Darren Bundock seinen ersten Katamaran zum Gewinn der Australischen Meisterschaften 1987. Ein Jahr später wechselte er in die internationale HOBIE CAT-Klasse, um dann endlich 1990 in die olympische Klasse des TORNADO einzusteigen. Schon zwei Monate später erreichte er den vierten Platz bei den Australischen Meisterschaften. Danach kam er nach Europa, um internationale Erfahrungen zu sammeln.

Es reichte zum 6-fachen Gewinn des Weltmeistertitels, und 5x wurde er Europameister in der Tornado-Klasse. In der Klasse FORMULA 18 wurde er ebenfalls 3x Weltmeister, und bei den ISAF Weltmeisterschaften errang er sowohl 2002 und 2006 den ersten Platz.

In Sydney gewann er seine erste Silbermedaille. Eine weitere Silbermedaille gewann er in Qingdao 2008.

2003 wurde er durch die ISAF nominiert zum „Sailor of the Year“.

Er ist Träger der goldenen Ehrennadel des Berliner Segler-Verbandes.

Seine Erfolge im Überblick:

2000, 2008:

Silbermedaille Olympische Spiele

1998, 2001, 2002, 2003, 2007, 2008:

TORNADO Weltmeister

1999, 2001, 2003, 2004, 2007:

TORNADO Europameister

2002, 2006:

ISAF Multihull Weltmeister

2004, 2005, 2007:

FORMULA 18 Weltmeister

1999, 2006:

Sieger Kieler Woche



Mitglied im VSaW ist er seit 2001. Wer seine Homepage besucht, wird als ersten Verein den VSaW finden - neben dem Tuggerah Lakes Memorial Sailing Club.

Da er in der holländischen Ausnahmeseglerin Carolijn Brouwer, die ebenfalls einen Tornado steuert und in Qingdao Platz 12 belegte, seine Lebenspartnerin gefunden hat, ist er nur noch selten in Berlin, aber wir hoffen, ihn bald in unserem Verein feiern zu können.

Der VSaW gratuliert herzlichst.

Brillen und Contactlinsen

SIVEDE NITZER

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

FUNK-GRUPPE.COM

Risiko ist die Bugwelle des Erfolges

Ein gelungenes Risiko Management
macht den Erfolg kalkulierbar.



INTERNATIONALE VERSICHERUNGSMAKLER
UND RISK CONSULTANTS

Gern beraten wir Sie persönlich.

Funk Gruppe GmbH - Budapester Str. 31 - 10787 Berlin
fon +49 030 250092-0 - fax +49 030 250092-755

Die diesjährige H-Boot Weltmeisterschaft fand vom 02. bis 9. August in Hanko, 120km westlich von Helsinki (Finnland) statt. Das 55 Schiffe umfassende Regattafeld bestand aus zwei deutschen Teams (GER 1674 aus Starnberg und GER 1675 VSaW Berlin), dem Vorjahresweltmeister Hans Peulen aus Holland (NED 88) sowie drei Schweizer Booten. Alle anderen Teilnehmer kamen aus den skandinavischen Ländern.

Die Vermessung am Samstag und Sonntag verlief für alle Teilnehmer ohne Probleme. Das für Montag geplante Practice-Race, musste wegen starker Winde mit bis zu 10 Bft und Wellen um 5 m Höhe abgesagt werden. Das gleiche galt für die beiden am Dienstag geplanten Wettfahrten. In Hoffnung, den Zeitplan wieder einzuholen, wurde der für 11 Uhr geplante Start am Mittwoch auf 10 Uhr vorverlegt. Drehende Winde machten das Starten der 1. Wettfahrt bis 15 Uhr unmöglich. Bei leichtem Wind, Bedingungen wie auf dem Heimatrevier Wannsee, gelang es der Crew aus Berlin, den ersten Tagessieg für Deutschland zu ersegeln. Am Ende dieses Tages lag das Team auf dem 11. Platz.

Am Donnerstag wurden drei Durchläufe gesegelt. Obwohl das Team aus dem Verein Seglerhaus am Wannsee (VSaW) mit knapp 220 kg die leichteste Crew der 55 Teilnehmer war (max. Mannschaftsgewicht 300 kg), gelang es bei bis zu 7Bft und rauer See bis zum Abend den 13. Platz zu halten .

Am Freitag wurde nach mehreren missglückten Versuchen, eine Regattabahn auszuliegen, bei über 2 Meter hohen Wellen das Feld wieder in den Hafen geschickt. Erneut ein Tag ohne Wettfahrten. Die bis zu diesem Zeitpunkt geseelten 5 Wettfahrten sicherten aber zumindest erst einmal das Erreichen einer Weltmeisterschaft.

Am Samstag wurde das Feld noch auf zwei Wettfahrten geschickt – womit der Streicher für das schlechteste Ergebnis möglich wurde. Dies kam besonders den zahlreichen „Black Flag“-Opfern zugute.

Die Weltmeisterschaft war geprägt von spannenden Tonnenmanövern, die so fair ablaufen, dass es zu keinem einzigen Protest kam, sowie von unterschiedlichsten Segelbedingungen zwischen 1 und 7 Bft, die das Anpassen an die Anforderungen schwierig machte.

Der Weltmeistertitel ging an das dänische Team Claus Høj Jensen, Henrik Olsen und Jacob Guhle (DEN 597). Bester Deutscher wurden die Berliner Axel Fred Kapella, Christian Baumgarten und Amelie Kapella aus dem Verein Seglerhaus am Wannsee (VSaW) mit einem 18. Platz, das süddeutsche Team um Wolfgang Sägebrecht beendete die Wettfahrtserie mit einem 49. Platz. Der Vorjahresweltmeister Hans Peulen (NED 88) wurde 23. Der beste Finne, Jari Leinonen, belegte den 4. Platz.



Den Finnen gelang trotz schwieriger Voraussetzungen die Ausrichtung einer fairen und gelungenen Weltmeisterschaft. Die H-Boot-Weltmeisterschaft 2009 findet in Holland auf dem IJsselmeer statt.

Kadelbach-Crew gewinnt Damen Match Race am Wannsee

In London 2012 wird Match Race Segeln für die Frauen olympisch. Obwohl zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Bootsklasse noch nicht feststeht, sind Aktivitäten, was Veranstaltungen angeht, in erhöhtem Maße als bis dato, allerorten zu registrieren. Berlin macht da keine Ausnahme.

Vom 5.-7. September veranstaltete der VSaW zum ersten Mal ein Damen Match Race auf dem Wannsee, ausgeschrieben als ISAF Grade 3 Event und gedacht als Probe für das erste große Internationale Damen Match Race Anfang November. Es waren noch nicht die ganz großen Namen, aber mit der Dänin Camilla Ulrikkeholm (WRL 15), Kathrin Kadelbach vom VSaW (WRL 37), Maren Brehme vom PYC (WRL 93), der Französin Amelie Sadoc (WRL 108) und Madlen Frey (WRL 163) waren Seglerinnen am Start, die schon in der Weltrangliste (WRL) geführt werden.



Von links:
Kathrin Kadelbach, Lydia Koppin, Antje Struckat

Kathrin Kadelbach und ihre Crew sind Deutsche Vize-Meister im Damen Match Race

Nach ihrem Sieg bei dem Damen Match Race im VSaW konnte Kathrin Kadelbach erneut einen großen Erfolg verbuchen:

Am 13. und 14. September 2008 fand im Rahmen der Essener Segelwoche die Internationale Deutsche Meisterschaft im Damen Match Race auf dem Baldeneysee statt.

Dabei musste Kathrin mit Lydia Koppin vom Wassersport-Verein 1921 und Franziska Unkelbach aus NRW an der Vorschot sich nur dem Kieler Team um Steuerfrau Suzanne Willim im Finale geschlagen geben.

Der VSaW gratuliert den Vize-Meisterinnen im Damen Match Race.

Annemieke Bayer

Mit dabei waren auch die frischgebackenen Junioren-Europameisterinnen im 470er Annika Bochmann und Anika Lorenz, die sich als dritte Frau Josephine Bach ins Boot geholt hatten. Gesegelt wurde auf Skippy 650 Kielyachten. Als nach drei Tagen bei Leichtwetterbedingungen die Finals anstanden, ging es im Großen Finale zwischen Kathrin Kadelbach / Lydia Koppin / Antje Struckat und der Dänen-Crew von Camilla Ulrikkeholm um den Gesamtsieg. Mit 3:2 entschieden die Berlinerinnen das Damen Match Race 2008 zu ihren Gunsten und verbesserten sich in der Weltrangliste um 15 Plätze auf Rang 29.

Im kleinen Finale standen die Französinen gegen die Überraschungscrew, die 470er Mädels vom VSaW. Schließlich sicherten sich Amelie Sadoc und ihre Crew aufgrund ihrer größeren Erfahrung im Match Race Platz drei. Die drei 470er Seglerinnen haben mit ihrem Abschneiden aber erneut ihren Leistungssprung unterstrichen, den sie in diesem Jahr unter Landestrainer Mike Knobloch erreicht haben.

Die sicherlich am meisten frequentierte Regatta-Veranstaltung des VSaW ist der vereinsinterne Yardstick-Cup, der sich auch in 2008 wieder großer Beliebtheit erfreute. Über die 14 ausgeschriebenen Wettfahrten, von denen 12 stattfanden, segelten insgesamt 72 Boote mit – nicht jedes in jeder Wettfahrt, aber dennoch ist das insgesamt eine tolle Resonanz.

In diesem Jahr gab es einige Änderungen im Reglement:

Die Startzeit der zweiten Yardstick-Gruppe lag 10 Minuten nach der ersten Gruppe, und Yachten der zweiten Gruppe durften sich nicht mehr im Startbereich der ersten Gruppe aufhalten, nachdem das Ankündigungssignal für den ersten Start ertönt war. Neu waren auch die Bahnen und das Startverfahren. Dem vielfach geäußerten Wunsch nach einem sportlichen Segeln wurde entsprochen. Es wurden nur noch ‚Am-Wind-Starts‘ durchgeführt. Beide Maßnahmen wurden sehr gut angenommen und trugen sicher auch mit dazu bei, dass die hohe Anzahl an Teilnehmern am Ende in der Gesamtergebnisliste auftauchte.

Außerdem stiftete der Verein einen neuen Wanderpreis: den ‚Joachim von Wnuk-Gedächtnispreis‘. In Erinnerung an den im Frühjahr überraschend verstorbenen Joachim von Wnuk, der als begeisterter Teilnehmer an den Yardstickserien im letzten Jahr den sechsten Platz belegte, wurde dieser Preis für den jeweils sechstplatzierten der Gesamtwertung ausgelobt.



Er stammt aus der persönlichen Sammlung von Joachim, der auch leidenschaftlicher Sammler von kleinen Schiffsmodellen war. Seine Familie hat dieses Modell aus der großen Menge der Sammelstücke ausgesucht.

Gewonnen hat den Yardstick-Cup – wie auch schon im letzten Jahr – Patrick Heinrichs mit seinem Star-Boot. Erstmaliger Gewinner des neuen Wanderpreises wurde Harald Koglin mit seinem Nordischen Folkeboot.

Großer Dank sei an dieser Stelle im Namen aller Teilnehmer an das Yardstickteam ausgesprochen, das für den hervorragenden Rahmen, den diese Veranstaltung verdient, gesorgt hat. Stellvertretend für alle Teammitglieder seien Annemieke, Dieter und Mark Bayer, Anne und Helmut Conrads, Brigitte und Heinrich Schoop sowie Robert Niemczewski und Maja Nietruch genannt.

Auf ein Neues im nächsten Jahr!

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



Ringelnatz-Cup 2008

Harald Koglin

Auch in diesem Jahr trafen sich die Berliner Segler zum wiederholten Male zum RINGELNATZ-CUP, der vom Potsdamer Yacht Club ausgerichtet wird. Diese nur aus einer Wettfahrt bestehende Veranstaltung ist ein Team-Wettkampf. Dabei kann jeder Verein so viele Teams melden wie er will, wobei jedes Team aus 3 Booten bestehen muss, wovon maximal eines ein Jollenkreuzer sein darf. Gewertet wurde nach dem Yardstick-System.

Dieses Jahr erschienen 21 Teams an der Startlinie vor Kälberwerder.

Frischer Nordostwind war angesagt, sodass der Kurs zwischen der ‚5‘, das ist die Regattatonne vor Lindwerder, und der ‚3‘ vor Kälberwerder mit einer Alibi-Luvtonne auf halber Strecke abzusegeln war.

Also, drei große Runden bei ganz tollen Verhältnissen.

Leider hat aus dem VSaW nur eine Mannschaft gemeldet, was für unseren Verein sicherlich ein enttäuschendes Bild ist. Andere Vereine ha-

ben bis zu 6 Mannschaften an den Start gebracht. Die Frage muss gestellt werden, warum so wenig Interesse in unserem Verein besteht, sich an Veranstaltungen anderer Clubs zu beteiligen, denn – regattainteresiert sind doch viele Eigner und Crews. Das lässt sich doch prima an der großen Beteiligung an der vereins-internen Yardstick-Veranstaltung ablesen.

Ich appelliere also schon jetzt an unsere Mitglieder, im nächsten Jahr auch den RINGELNATZ-CUP zu besuchen.

Das ist umso mehr ein Erlebnis, als zur Preisverteilung dann Verse von Joachim Ringelnatz rezitiert werden von einem Mitglied des PYC, der stimmlich und gestenmäßig dafür prädestiniert ist. Dieser Vortrag alleine ist schon eine Teilnahme wert.

In 2009 sind hoffentlich mehr Mannschaften aus dem VSaW am Start.

Regatten / Fahrtensegeln



Fotos: Ingrid Pollok, Berlin

Unter dem Stander und für den VSaW im Einsatz – die „Ebb-Tide“

Generationen von VSaW-Teilnehmern an Travemünder und Kieler Wochen haben sie immer als ein Stück Berlin in der Ostsee empfunden, die Ketsch im Besitz von Clubmitglied Klaus-Jürgen Schäfers. 1969 wurde der Motorsegler mit einer Amwindsegelfläche von rund 220 qm und Blister mit 100 qm bzw. Spinnaker von 160 qm in Amerika gebaut. Der Voreigner überführte sie nach Deutschland, wo sie 1979 in die Hände von Klaus Schäfers wechselte. Was der Voreigner schon tat, das setzte Klaus fort. Die „Ebb-Tide“ wurde auch weiterhin dem NRV, später dem VSaW als Startschiff für die Kieler und Travemünder Woche zur Verfügung gestellt. Mit 21,80 m Länge, 5 m Breite und einem Tiefgang von 2 m ist der Zweimaster bestens dafür geeignet, zumal er auf und unter Deck ein großzügiges Platzangebot bietet. Ein weiteres Plus ist die vom Eigner stets auf den neusten Stand gehaltene Navigationstechnik.

Reisen ins Mittelmeer, die gesamte Ostsee und zweimal den Götha-Kanal verzeichnet das Bordbuch als fahrtenseglerischen Aspekt des Zweimasters. Die Wende 1989 brachte auch für die „Ebb-Tide“ Umstellungen auf eine neue Zeit mit sich. Nach einer Reise durch die polnische Ostsee bis Danzig, dann weiter an der baltischen Küste entlang über Riga bis Tallinn, von Helsinki durch die Schären, über die Åland-Inseln, Stockholm, durch den Kalmar-Sund über Bornholm ging es nach Rostock, ihrem neuen Heimathafen. Hier beim Rostocker Yacht Club, an der Warnow, gegenüber dem Rostocker Stadthafen, ist sie seitdem zuhause.

Rostocks Segelikone Paul Borowski, zweifacher Olympiamedaillengewinner im Drachen, in Acapulco 1968 und in Kiel 1972, hat sie unter seine Fittiche genommen und lässt ihr jegliche Pflege und Wartung angedeihen, damit die fast vierzig Jahre alte Lady immer bestens fit ist und



obendrein auch nichts von ihrem guten Aussehen einbüßt. Pflege, Überholung und Reparaturen – ein Moment, das Eigner Klaus und seine Mitsegler, u.a. Jürgen Schaffrath (Schaffi), Kurt Goll (Golli), Michel Altrep (Michel), Ingfried Heinrichs, Kurt Weigelt, Wolfgang Fietz und eben Paul Borowski (Seemann) in den fast drei Jahrzehnten Schäfers-Besitz immer höchst persönlich praktiziert haben. Sie wissen um jede Schraube, jede Dichtung, kennen ihre Lady bis ins kleinste Detail! Wenn sie nicht gerade unterwegs auf Reisen oder zu einem Regattaeinsatz ist, gehört die „Ebb-Tide“ mittlerweile zum festen Bestandteil der Silhouette, wenn man vom Rostocker Stadthafen nach Gehlsdorf, dem ‚Blankenese‘ der alten Hansestadt an der Warnow, hinüber blickt.

Für den Regattasegler vergangener Tage, Klaus Schäfers, war es selbstverständlich, dass die Regattaeinsätze der „Ebb-Tide“ auch auf

Groß-Events vor der neuen Haustür, dem Seegebiet vor Warnemünde, ausgedehnt wurden. Junioren WM und EM der 470er, Laser EM, FD WM und erst in der vergangenen Saison die WM der 14_Footer – immer wurde von der „Ebb-Tide“ aus das Regattageschehen auf dem idealen Revier vor Warnemünde gelenkt und geleitet.

Wer schon einmal die Gelegenheit hatte, an Bord der „Ebb-Tide“ eine Regatta mitzuerleben, der wird mir zustimmen, sie ist mehr als ein Schiff, eine Yacht, sie ist ein maritimes Kleinod, Eleganz und Gemütlichkeit ausstrahlend, dabei voller Funktionsqualität für alle Aspekte, die die Segelei oder das Dasein dafür verlangt. Und sie ist geblieben, was sie nun schon fast drei Jahrzehnte ist – ein Stück Berlin unter dem Stand der ‚Verein Seglerhaus am Wannsee‘, wo immer man sie in der Ostsee trifft.



Gold-Pokal der Nordischen Folkeboote

Harald Koglin

Die in Europa bedeutendste Regatta-Veranstaltung der Nordischen Folkeboote ist der GOLD-POKAL – die inoffizielle Weltmeisterschaft der Klasse.

In diesem Jahr wurde diese Veranstaltung im Juli 2008 vom Flensburger Segelclub in Glücksburg ausgetragen. 66 Mannschaften hatten gemeldet, darunter 11 aus Dänemark, 4 aus Schweden, 3 aus den USA und 1 aus Finnland.

Die US-amerikanischen Teilnehmer – alle aus dem Raum San Francisco – waren lediglich mit ihren Segeln angereist. Boote wurden ihnen von Eignern aus dem FSC zur Verfügung gestellt.

Auch der VSaW war bei dieser Veranstaltung vertreten. Als Steuermann hatte Dr. Karl-Peter Nielsen seine ‚Fraschlönj‘ gemeldet. HJ. Kunkel, Lutz Patrunky und Harald Koglin segelten als Crew-Mitglieder auf verschiedenen Booten mit.

Nach der obligatorischen Vermessung und einer durchorganisierten Eröffnungszeremonie, bei der für jede teilnehmende Nation ein passendes Volkslied erklang, konnten die Wettfahrten beginnen – sechs an der Zahl waren ausgeschrieben; so will es die Stiftungsurkunde des Pokals.

Die Segelbedingungen waren gut – es wehte durchwegs mit 3-5 Windstärken; allerdings, wer dachte, auf einem See-Revier mit entsprechenden Bedingungen segeln zu können, musste sich eines Besseren belehren lassen. Wegen der westlichen Windrichtung herrschten typische Binnen-Verhältnisse ohne Welle – wie es auf dem Wannensee nicht besser hätte sein können – mit zum Teil erheblichen Winddrehern.

Alle Wettfahrten wurden programmgemäß ausgesegelt, was für die Wertung auch bedeutete, dass das schlechteste Einzelergebnis gestrichen werden konnte. Gewonnen hat der dänische Titelverteidiger vor zwei deutschen Crews. Die VSaW-Segler landeten bei dieser hochkarätigen Serie im Mittelfeld.

Es war eine tolle Veranstaltung, die auch im Rahmenprogramm jeder Menge Highlights zu bieten hatte.

In 2009 wird der GOLD-POKAL in Schweden stattfinden. Man wird sehen, wer die Farben unseres Vereins dort vertreten wird.



Fotos: Hajo Andresen, Flensburg

Partnerschaft + Einladung

Rolex Ilhabela Sailing Week 2009

Brasilien

Wie wär es, in subtropischen Gewässern auf die Elite der südamerikanischen Segler zu treffen!? Allen voran: Torben Grael, Taktiker im Amerika's Cup und führender Skipper der ersten Etappe des „Volvo Ocean Race“ 2008/9 – „Ericsson 4“, auch Olympiamedallist im Star, Robert Scheidt oder Eduardo Souza Ramos, Europameister im Soling und jetzt führender Skipper in Südamerika mit „Mitsubishi“, Gesamtsieger der letzten RISW 2008.

Die „Ilhabela Sailing Week“ findet schon seit 35 Jahren statt und ist heute die größte „Dickschiff“ Segelveranstaltung auf dem Kontinent, mit über 200 Booten am Start. Der Ausrichter, der „Yacht Club de Ilhabela“, wurde 1956 gegründet und befindet sich auf 23° 46' S 45° 21' W. Er hat wunderbare Clubanlagen mit Swimming Pool und Privatstrand und mit ca. 500 Mitgliedern.

Ilhabela, am „Canal de S.Sebastiao“, erreichbar durch eine Auto/Personenfähre (15/20 min) gehört zu den „Perlen“ der Küste im Staate Sao Paulos, 206 km von der Hauptstadt entfernt. 1806 erhielt sie kommunale Unabhängigkeit, eine Gemeinde, die bis heute auf 28.000 Einwohner angewachsen ist und in der Hochsaison bis zu 100.000 Touristen und Ferienhausbesitzer beherbergt. 84 % Prozent der Insel ist Naturschutzgebiet.

„Ilhabela Capital da Vela“ – Ilhabela Hauptstadt des Segelsports ist das Motto des Ortes. Natürlich nicht ohne Grund! Im Kanal herrscht eine fette „Winddüse“, ein herrliches Segelrevier von außerordentlicher, natürlicher Schönheit.



Zum Projekt: Wir haben die Zusage, ein wettbewerbsfähiges Boot mit 31 Fuss oder wahrscheinlich 39,9 Fuss in der Klasse ORC für eine Klubcrew von unserem VSaW kostenfrei zur Verfügung gestellt zu bekommen. Da der Verfasser seit über 30 Jahren dort – auch – wohnhaft ist, wird/ist für den Aufenthalt und die Verpflegung ebenfalls gesorgt! Eine Reihe von deutschstämmigen Hoteliers, Restaurantbesitzern und Freunden werden die VSaW Crew von 6 bis max. 10 Seglern aus Germany empfangen und sicherlich gut versorgen! Die Begleiter werden wir so gut es geht einplanen. Allein die Reise/Flugkosten von und nach Brasilien, Berlin - Sao Paulo/Rio - Berlin gehen zu Lasten der Teilnehmer. Innerbrasilianischer Transport/Transfer wird auch gestellt! Gleich nach der Kieler Woche sollte es losgehen. Die Segelwoche findet offiziell vom 4. bis zum 11. Juli 2009 statt, d.h. die Abreise bzw. der Abflug von Berlin am Sonntag, dem 28. Juni oder am Montag, dem 29. Juni 09 wäre angebracht, um noch eine paar Tage vor der Segelwoche das Revier, das Boot und das Material kennenzulernen. Der Verfasser ist der lokale „Scout“ und Obmann des Projektes mit der Unterstützung von Frank Butzmann.

Interessierte Steuerleute und Crew melden sich bitte bei kimerichsen@msn.com oder frank.butzmann@vsaw.de.

Anzufügen ist noch, daß der Juli offiziell Wintersaison in Brasilien ist, allerdings auch Schulferienmonat mit meist „zivilen“ Temperaturen (15 bis 25 Grad) und meist schönem Wetter und meist vielem Wind.

Abschließend noch Webseiten zur Information:
Offizielle Seite der Segelwoche:

www.risw.com.br

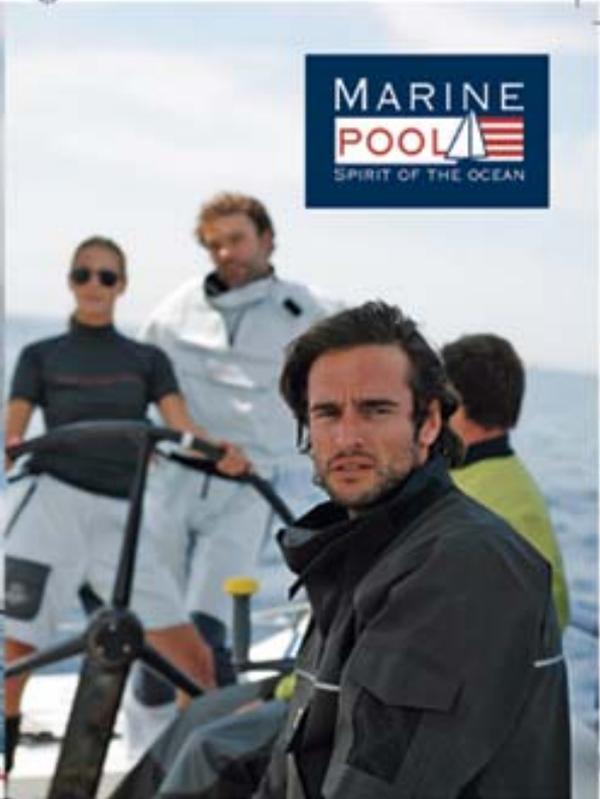
Offizielle Seite des Yacht Club Ilhabela:

www.yci.com.br

Offizielle Seite von der Inselgemeinde Ilhabela:

www.ilhabela.com.br





Segelyacht ‚Apple Pie‘ erfolgreich beim Hanse Cup 2008

Familie Söllner

Seit 11 Jahren findet im Ostseerevier um Rügen der HANSE CUP für Yachten der HanseYachts AG aus Greifswald statt. In diesem Jahr haben wir daran zum ersten Mal mit unserer neuen 47-Fuß-Hanse „Apple Pie“ teilgenommen. Bei den vier Tageswettfahrten vom 06. bis 09. September 2008 wurden insgesamt ca. 120 sm zurückgelegt. 61 Yachten des Typs Hanse starteten in den fünf Gruppen 29-31 Fuß, 33-35 Fuß, 37 Fuß, 40 Fuß und 43-47 Fuß. In der großen Gruppe waren 10 Schiffe am Start. Ideale Windbedingungen bei 3-4 Bft ermöglichten auch für unsere Mini-Zweihand-Crew sehr gute Platzierungen. Am zweiten Wettfahrttag hatten wir dazu noch hochkarätige Unterstützung. Michael Schmidt hatte sich Zeit genommen und ist

wieder einmal mit uns gesegelt. Das war ein toller Segeltag mit bestem Regattatraining.

In unserer Gruppe belegten wir in den vier Wettfahrten die Plätze 3, 2, 2 und 1. Das reichte zum Gruppensieg. Auch in der Gesamtwertung über alle Yachten nach gesegelter Zeit konnten wir uns mit 15 Minuten Vorsprung vor dem Zweitplatzierten behaupten. In der Gesamtwertung über alle Yachten nach berechneter Zeit reichte es für Platz 3. Über dieses Ergebnis haben wir uns sehr gefreut und auch darüber, dass wir besondere Sympathie dafür erhielten, dass wir diese Platzierungen als Mini-Crew erreichen konnten. Es konnte sich wohl keiner so recht vorstellen, dass eine 47 Fuß Yacht auch zu zweit so gut beherrschbar ist.



Long Island – Lymington

Peter Lühr

Atlantiküberquerung mit der SY „Sweya“

*Mit freundlicher Genehmigung der
KA des DSV, in deren ‚Nautischen Nachrichten‘
der Artikel bereits erschienen ist.*

Regatten / Fahrtensegeln



Diese mehrteilige Atlantiküberquerung – nicht gerade ein normaler Segelurlaub – ist ein schönes Beispiel für die Vielfalt der Reisen im Rahmen unserer Fahrtenwettbewerbe.

Peter Lühr, Jahrgang 1947 und Mitglied des Vereins Seglerhaus am Wannsee, segelte mit seiner Frau Jytte und wechselnden Crewmitgliedern in vier Abschnitten im Zeitraum Oktober 2006 – August 2008 von Long Island nach Lymington, englische Südküste. Insgesamt legte „Sweya“ 6.389 Seemeilen zurück, davon 4.968 unter Segeln. Im Logbuch standen insgesamt 74 Segeltage, 58 Ruhetage und 75 Hafен- und Ankerplätze.

Mit dieser Reise beteiligte sich Peter Lühr an den Fahrtenwettbewerben 2007 der Kreuzer-Abteilung. Die Jury zeichnete ihn mit einer Goldenen Medaille in der Kategorie Hochsee aus.

Der Abgabetermin zum Fahrtenwettbewerb 2006 des Berliner Seglerverbandes und der Kreuzer-Abteilung des DSV lag im letzten Jahr – bezogen auf meine Törnplanung – so früh, dass ich die Seereise im Herbst 2006 in den folgenden Bericht eingeschlossen habe.

Reise Teil I – von Long Island nach Fernandina Beach/Florida

Wir wollten schon vor einer Woche lossegeln, aber der Prozessor des Autopiloten arbeitet nicht mehr. An die Elektronik wage ich mich nicht heran, und der Fachmann benötigt viel Zeit, um das Ersatzteil zu besorgen und auszutauschen. Die Wartezeit verbringen wir mit vielen netten Amerikanern aus dem Northport Yacht Club, die wir im letzten Jahr kennen gelernt haben. Wir werden so richtig herumgereicht.

Als der Autopilot wieder wie gewohnt arbeitet, verlassen wir sofort Long Island. Wir, das sind Jytte, unser langjähriger Freund Peter D. und der alte Segelkamerad aus Bayern Wolfgang U.

Es ist furchtbar kalt, als wir im Morgengrauen mit dem Strom durch Hell's Gate den East River befahren. Bei herrlichem Sonnenschein erleben wir dieses Mal die Ostseite von Manhattan. Wir verabschieden uns von der Statue of Liberty und machen uns auf den Weg nach Cape May am Eingang zur Delaware Bay.

Der Stopp in Atlantic City versetzt uns in

das Spielermilieu von „Las Vegas East“. Dort verlässt uns aber leider der bis jetzt herrschende gute Wind, doch dafür haben wir nun das Anglerglück auf unserer Seite. Die Delaware Bay zu befahren ist keine aufregende Sache: ohne Wind mit Motor, und tagsüber haben wir den Strom gegen uns. In dieser Jahreszeit durch den C&D (Chesapeake-Delaware) Channel mit den Herbstfarben der Wälder zu fahren lohnt sich. In Georgetown machen wir, bedingt durch eine Kaltfront mit starkem Wind, einen Fahrrad-ausflug. In Anapolis verweilen wir für zwei Tage. Den ersten nutzen wir zum Kennenlernen der hübschen Stadt, den zweiten Tag für einen Ausflug nach Washington. Leider herrscht in der Hauptstadt eine solche Kälte, dass wir bei der Besichtigung nicht viel Freude haben. Bei morgendlichen Temperaturen von 4°C rasen wir bei stürmischem Wind in den kommenden Tagen durch die Chesapeake Bay in Richtung Atlantik. Kurz vor Norfolk, bei starkem achterlichen Wind, hören wir auf Kanal 16 ein Mayday. Auf der „Dream Catcher“ ist der Skipper über Bord gegangen. Die Frau, die das VHF-Gerät bedient, ist verständlicherweise sehr aufgeregt und gibt weinend die Position durch. Bis ich einen Bleistift in der Hand habe, mischt sich die Coast Guard ein und wiederholt die Position in einer Geschwindigkeit, wie ich noch nie jemanden habe sprechen hören. Es sind viele Segelschiffe auf dem Weg nach Süden. Ich bin noch am Überlegen, ob ich die Position noch einmal abfragen soll, da melden sich schon Segler, die die Yacht ausgemacht haben. Nach 20 Minuten ist der Mann wieder an Bord.

Wir lassen den Anker gegenüber Norfolk unterhalb vom Fort Monroe neben der „Dream Catcher“ fallen. Zwei Tage bleiben wir auf dem Ankerplatz, ohne die Besatzung zu sehen. Sie halten sich unter Deck auf und verarbeiten sicher die Erlebnisse, vor denen jeder Segler sich fürchtet.

Die kommenden Tage verbringen wir mit Besichtigungen und Reparaturen an Bord. Am dritten Tag wird wieder Sturmwarnung gegeben – trotzdem verlassen wir den Hafen. Gegen Abend soll es ruhiger werden. Es wird sogar so ruhig, dass wir um das berühmte Cape Hatteras motoren müssen. Die folgenden Stopps machen wir überwiegend in den Inlets, den Mündungen von Flüssen. Oft haben wir den Strom gegen uns. Wir können es uns nicht aussuchen, dass

am Abend immer auflaufendes Wasser herrscht. Den Intercoastal Waterway zu befahren ist für uns leider nicht möglich, da unser Mast bei 22 m Höhe nicht unter die „Fixed Bridges“ passt. Nach über 1.000 sm erreichen wir die Old Fernandina Marina, wo die „Sweya“ für die kommenden Monate an Land gestellt wird, einen neuen Unterwasseranstrich erhält und die Topsides poliert und gewachst werden. Die Ostküste der USA zu besegeln, ist immer wieder ein Erlebnis für sich.

Reise Teil II – von Fernandina Beach zu den Abacos/Bahamas und nach Hollywood/Florida

Nach drei Monaten schwimmt unsere Yacht wieder im Wasser. Sie sieht wie neu aus. Einen vollen Tag brauchen wir um genug Lebensmittel, hauptsächlich Getränke, einzukaufen. Eineinhalb Monate wollen wir uns in den Abacos/Bahamas aufhalten. Wir sind nicht gewillt für eine Büchse Bier drei US-Dollar auszugeben. Nicht nur Bier, auch sämtliche Lebensmittel sind auf den Inseln sehr teuer.

Nach kurzer Zeit verlassen wir Fernandina Beach. Wir sind von Freunden in der Nähe von Fort Pierce zur Super-Bowl-Party eingeladen. So segeln wir mal schnell die 200 sm und sehen in der Nacht die weitaus sichtbaren Startrampen des Spaceshuttles von Cape Canaveral.

Eine weitere Nacht segeln wir durch. Nach der Überquerung des Golfstroms fällt der Anker auf der Little Bahama Bank. Gute zwei Wochen verbe ich mit Jytte in einem Segelrevier, das ich gerne als „Nudeltopp“ bezeichne: Faulenzen, kleine Schläge bis zur nächsten Ankerbucht, Schwimmen und Schnorcheln. Leider sind in diesem Jahr neue Gesetze in Kraft getreten. So dürfen pro Yacht nur sechs Langusten am Tag gefangen werden, Conches dürfen nur noch von den Einheimischen vom Grund geholt werden, das Fischefangen ist ebenfalls eingeschränkt worden. Wo wir früher 60 Langusten in der Stunde gefangen haben, sind wir heute froh, nach stundenlangem Schnorcheln mit zwei Exemplaren zurück zukommen. Amerikaner – berufsmäßige Fischer als Touristen getarnt – sind in den letzten Jahren von Florida gekommen und haben Conches und Langusten in Unmengen gefangen. So jedenfalls haben uns die Einheimischen die Situation erklärt. Auf jeden Fall fangen wir ausreichend Fisch.

Für knapp drei Wochen kommt meine Tochter Carla mit ihrem Freund Stefan an Bord.

Mit ihnen geht der Müßiggang weiter. Auf besonderen Wunsch ziehe ich einmal in den drei Wochen das Großsegel hoch. Die kurzen Tageshüpfen macht man hier eigentlich nur mit der Genua. Wir lernen viele nette Segler kennen. Vor sieben Jahren waren wir auf dem Manjack Cay, als Leslie und Bill begannen, ein Haus zu bauen. Heute steht dort ein wunderschöner Komplex. Sie haben uns nicht vergessen und laden uns zu jeder von Ihnen für die Segler arrangierten Strandparty ein. Carla und Stefan genießen die Zeit in dieser herrlichen Inselwelt und machen mich, wie sich einen Monat später herausstellt, zum Großvater.

Danach kommen Wolfgang U. und Arndt K. an Bord. Leider verlässt uns Arndt vorzeitig. Er hat für diese Reise von seinem Arzt „Grünes Licht“ erhalten. Aber mit seinen drei Bypässen fühlt er sich nach einer Woche an Bord so unwohl, dass er sofort wieder nach Deutschland zurückfliegt. Wir bedauern das sehr. So fahren wir zu dritt weiter.

Doch auch diese Reise geht zu Ende. Wir haben noch ein unvergessliches Segeln über die Little Bahama Banks und den Golfstrom nach Ft. Lauderdale. Wieder gibt es Schwierigkeiten, einen geeigneten Liegeplatz für die „Sweya“ mit ihren 2,0 m Tiefgang zu finden. Aber Jytte hat vorsorglich bei der Hollywood Municipal Marina einen Platz reserviert, den wir dann auch belegen.

Reise Teil III – von Hollywood nach Halifax (Kanada)

Auch dieses Jahr segelt mein Freund Tom mit mir die „Sweya“ nach Long Island. Wir landen in Ft. Lauderdale und fahren schnell mit dem Mietwagen zum Schiff. In Hollywood angekommen, gehen wir sofort zur Hochzeitsfeier eines Freundes, der in Miami Beach lebt. Wir sind nach dem Flug zu müde, um viel Spaß an der Feier zu haben. Der nächste Tag wird zum Bunkern genutzt. Wir wollen wieder – wenn möglich – nonstop nach New York segeln. Tom hat nicht viel Zeit und möchte noch ein paar Tage in der Metropole verweilen.

Nach nicht ganz sechs Tagen fällt der Anker nördlich der „Liberty“. Wir hatten in den vergangenen Tagen unterschiedlichen Wind: am Cape Hatteras natürlich (wie so oft) viel Wind, bis 7 Bft von vorn bei sehr grober See. Die hauptsächlich Nahrung auf dieser Reise bestand aus Fisch. Ein 10,5 kg schwerer Mahi Mahi reicht

für zwei Personen schon eine lange Zeit.

Der Höhepunkt dieser Reise ist die nächtliche Ansteuerung von New York. Mit Maschine haben wir die letzten sieben Stunden lang 27 sm gegen Strom und 6-7 Bft Wind von vorne angebolzt. Bei dem engen Fahrwasser und starken Schiffsverkehr finden wir das Aufkreuzen nicht so empfehlenswert. Die Brecher kommen bis ins Cockpit, und es ist richtig kalt. Auf dem Computer können wir feststellen, dass wir – ohne es zu bemerken – vor der Verrazano Narrows Bridge eine viertel Meile zurückversetzt werden. Eine Nacht, die wir so schnell nicht vergessen werden. Doch als der Anker fällt liegt Manhattan in der Morgensonne. Wir fallen erschöpft, aber glücklich in unsere Kojen.

In den zwei New Yorker Hafentagen erleben wir das MOMA, die Oyster Bar in der Grand Central Station, das Metropolitan Museum of Art und den P-Liner „Peking“. Noch ein paar Meilen und wir liegen wieder wie im letzten Jahr in Northport an der Boje. Treffen unsere Freunde im Yachtclub und in ihren Häusern. Nach zwei Tagen bringe ich Tom zum Flugplatz und hole Jytte ab. Das Timing klappt ausgezeichnet. Nur das Besorgen und der Einbau einer neuen Wasserpumpe zur Motorkühlung dauert eine Woche.

Nach der unbeabsichtigten Ruhepause können Jytte und ich endlich die Reise nach Kanada antreten. 15 Stopps machen wir in den kommenden vier Wochen. Leider wehen wir in einem kleinen Hafen in Nova Scotia für sechs Tage ein. Die Einheimischen haben es noch nie erlebt, dass so starker NO-Wind fast eine Woche anhält. Als der Wind nachlässt, segeln wir sofort nach Halifax. Das ist auch gut so, da am darauffolgenden Tag wieder Starkwind aus NO einsetzt. Leider können wir durch den Zeitverlust die schönen Inseln der Mahone Bay nicht besuchen. Doch es war sicher nicht das letzte Mal, dass wir hier segeln. Die „Sweya“ legen wir für die kommenden fünf Wochen an eine Boje der Royal Nova Scotia Yacht Squadron.

Reise Teil IV – von Halifax nach Lymlington (England)

Der eigentliche Plan zu diesem Reiseabschnitt war, von Halifax nach Grönland zu segeln, dort drei Stopps an der Ostküste einzulegen, um dann über Island, Färöer und Irland Lymlington zu erreichen. Wochenlange Beobachtungen der diesjährigen Eislage brachten uns zu der Erkennt-

nis, dass wir dies leider auf einen anderen Zeitpunkt verschieben müssen. Die Eisabbrüche am Packeisgürtel sind derzeit so stark, dass bis zum Kap Farvel (und sogar noch 80 sm die Westküste nach Norden) alle Fjorde nicht befahrbar sind.

Da die „Sweya“ nun schon in Halifax lag war es nahe liegend, direkt nach Irland zu segeln. Am Sonntag den 22. Juli sitzen Wolfgang E., Peter H. und ich im Flugzeug nach Halifax. Dort landen wir so früh, dass wir noch vor Einbruch der Dunkelheit die Sprayhood aufbauen, die Segel anschlagen und das Schiff startklar machen. Nun können wir den ganzen nächsten Tag dazu nutzen, uns für die kommenden drei Wochen zu verproviantieren. Das wird alles so problemlos erledigt, dass wir am Nachmittag noch Zeit finden, um in Halifax auf dem Boardwalk zu spazieren und uns die Stadt anzuschauen. Zum Abendessen treffen wir uns mit Freunden aus Lunenburg in einem gemütlichen Pub unterhalb der Zitadelle.

Der Dienstag wird dazu genutzt, die Wasser- und Dieseltanks zu befüllen und anschließend Freunde zu besuchen. Erst geht es mit dem Mietwagen nach Pleasant Ville, wo wir Peters Freund treffen, danach nach Lunenburg zu einer Verabredung mit meinen Berliner Freunden. Der Hafenmeister der Nova Scotia Yacht Squadron hat uns einen Liegeplatz am Steg für die letzte Nacht zugewiesen, damit wir nicht darauf angewiesen sind, um 2200 Uhr das letzte Launchboat (klubeigenes Wassertaxi) zu erwischen. Nun können wir den letzten Tag in Kanada entsprechend ausdehnen. Dem Hafenmeister Wayne schenke ich am folgenden Morgen eine Flasche Tawny Port mit der Bemerkung, er möchte ein Gläschen mit seiner Frau nach dem Essen trinken, denn der Dessertwein ist sehr süß. Worauf er erwidert: Das trifft sich gut, meine Frau ist auch sehr süß. Ein Hafenmeister, wie man ihn gern in jedem Hafen sehen würde.

Peter zieht mich noch einmal kurz in den Mast. Das Schaufelrad der Windanzeige dreht sich nicht. Das ist schnell erledigt, und dann geht es los. Kaum sind wir aus der Bucht von Halifax, stecken wir mitten in einer Nebelbank – ein Vorgeschmack auf das, was uns die nächsten Tage erwartet. Erst als wir die Grand Banks hinter uns haben, lässt der Nebel nach. Aber mit dem Radar war das alles kein Problem. Mein Freund Wolfgang hat dafür etwas Probleme mit der

Seekrankheit. Nach drei Tagen ist er aber wieder voll einsatzfähig. Einen Vorteil hatte es: Unser Biervorrat reicht nun locker bis England. Aber es wird sowieso wenig Bier getrunken, höchstens zum Abendessen.

Da wir keine Möglichkeit haben, an Bord ins Internet zu gelangen, nehmen wir den Wetterdienst von Meeno Schrader in Anspruch. Alle drei Tage lassen wir uns über das Iridium-Telefon eine Prognose durchgeben. Das ist ein zu empfehlender Service. So segeln wir die gesamte Strecke mit den Tiefdruckgebieten im Norden und den Hochs im Süden. Also immer den Wind aus westlichen Richtungen.

Zwei Kaltfronten müssen wir über uns ergehen lassen. Die erste mit „Near Gale“ und die zweite mit „Gale“. Doch sie ziehen verhältnismäßig schnell durch. Darauf folgt meistens ruhigeres Wetter mit teilweise leichtem Wind und viel Sonne. Bei der permanenten hohen Dünung müssen wir selbst dann schon motoren, wenn der Wind noch mit 12 kn weht. Am Anfang der Reise lassen wir das Großsegel noch stehen, aber schnell sind durch das Schlagen des Segels Risse im Unterliek entstanden. Die letzten Tage segeln wir nur noch mit dem ersten Reff im Groß, da sich die Risse schon in der untersten Segelbahn andeuten.

So vergehen die Tage. Wir bemerken bald, dass auf der Logge zu wenig Seemeilen angezeigt werden. Wir können an den Geräten nur die Fahrt durchs Wasser kalibrieren, nicht die geseelten Meilen. Am Ende der Fahrt sind es über 10 Prozent, die zu wenig angezeigt wurden. Unsere Etmale lagen so zwischen 120 und 190 sm. Wir sind zufrieden. Mich ärgert nur, dass ich das vermeintlich saubere Unterwasserschiff in Halifax nicht mehr gereinigt habe. Das hat uns doch zwei Tage gekostet. Obwohl wir die Schleppangel die Hälfte der Strecke außenbords haben, fangen wir keinen Fisch. Nur zwei Möwen fliegen in die Angelschnur. Aber sie lassen sich ohne Beißen und Flügelschlagen von der Leine befreien. Wolfgang und Peter sehen Wale, ich leider nicht. Wolfgang kann in seiner Wache einen treibenden toten Wal fotografieren, an dem wir dicht vorbeisegeln. Wenn ich die Größe der unzähligen Möwen mit dem Kadaver vergleiche, dann wird mir ganz mulmig bei dem Gedanken, mit so einem Koloss zu kollidieren. Ansonsten verläuft die Reise ohne Zwischenfälle, nicht einmal ein kleiner Kratzer an den Händen.

So muss es sein. Als Landfall haben wir uns Crookhaven an der Südküste von Irland aus-
gesucht. Genau nach 15 Tagen legen wir uns
dort an eine Boje und genießen die schöne Bucht
mit der uns umgebenden grünen Landschaft.
Wir gehen nicht von Bord. Morgen bei Tages-
anbruch wollen wir schon wieder weiter. Ich
stelle den Wecker um 0530. Doch um diese Zeit
ist es noch dunkel, wie sich herausstellt. Wir
haben nämlich vergessen, die Zeit umzustellen.
So kann ich ein großes Frühstück zubereiten.
Meinem Freund Peter zuliebe motoren wir nach
Crosshaven. Er möchte unbedingt den Hafen
kennen lernen und einen Ausflug nach Cork
machen. Normalerweise würde ich bei den Wind-
verhältnissen sofort die nächste Bucht anlaufen,
aber um einen guten Freund glücklich zu sehen,
ertrage ich das Motorengeräusch fast den ganzen
Tag. Noch ein Stopp in Falmouth – Wolfgang
verlässt uns. Er muss am Montag wieder arbeiten
und möchte noch das Wochenende ruhig mit
seiner Freundin in Berlin verbringen.

In den folgenden zwei Tagen liegen drei
Racer bei uns längsseits. Sie haben das laufende
Fastnet Race wegen zerrissener Segel abbrechen
müssen. So poltern 38 Segler, teilweise mit Holz-
pantinen an den Füßen, über unser Deck. Kaum
auszuhalten. Auch Telefongespräche werden auf
unserem Schiff stehend abgehalten. Ich glaube
nicht, dass der Empfang auf unserem Schiff
besser war, doch sicher ungestörter als auf dem
eigenen Schiff. Unser Missfallen äußern wir durch
Zähneknirschen.

Ich segle mit Peter die „Sweya“ nach Ly-
mington. Es ist nicht der schönste Segeltag der
gesamten Reise aus dem Gedanken heraus, dass
wir mal wieder problemlos über den Atlantik
gesegelt sind, sondern weil wir bei schönem
Wind und Wetter die 134 sm nur unter Segeln
zurücklegen können. In den kommenden Tagen
säubern wir unser Schiff, stellen es an Land und

genießen die Abende ohne Schiffsbewegung in
den Pubs.

Der Plan, über Grönland nach Europa zu segeln,
muss erst einmal im wahrsten Sinne des Wortes
„auf Eis“ gelegt werden. Doch diese Reise war
ein großer Erfolg für uns. Für jeden von uns war
es die erste Atlantiküberquerung auf der
nördlichen Route. Mit unseren 60-plus sind wir
jung genug, um es noch einmal zu versuchen.
Ich als Skipper kann nur sagen: mit dieser Crew
immer wieder!

Nachtrag:

Nach der Ankunft bieten wir die „Sweya“
über die „Berthon Brokerage“ zum Verkauf an.
Der erste Interessent kauft unsere Yacht. Der
Grund für den Verkauf ist, dass mit einer solchen
„Fun-Yacht“ das Fahrtsegeln, so wie wir es
lieben, seine Schwierigkeiten macht. Ein tolles
Schiff ist dieser Cruiser/Racer. Aber in unserem
Alter spielt die Geschwindigkeit nicht mehr die
Rolle wie vor Jahren noch.

Und noch ein Nachtrag der Redaktion:

Im Mai 2008 meldeten sich Peter und Jytte
Lühr aus den Bahamas. Dort arbeiteten sie an
ihrem neuen Schiff „Freya“, um dann nach
Florida auszulaufen.

Die Reise in Zahlen:

Teil I : Long Island–Florida

12.6.–10.11.2006

Segel: 826 sm, Motor: 318 sm, ges.: 1.144 sm

Segeltage: 18 und 2 Tage unter 5 Stunden,

Ruhetage: 9, Hafen- und Ankerplätze: 18

Teil II : Fernandina Beach (Florida) –

Abacos–Hollywood (Florida)

02.02.–02.04.2007

Segel: 717 sm, Motor: 222 sm, gesamt: 939 sm

Segeltage: 14 und 20 Tage unter 5 Stunden,

Ruhetage: 25, Hafen- und Ankerplätze: 36

Teil III : Florida–Halifax (Kanada),

30.04.–17.06.2007

Segel: 1.097 sm, Motor: 467 sm, ges.: 1.564 sm

Segeltage: 20 und 4 Tage unter 5 Stunden,

Ruhetage: 31, Hafen- und Ankerplätze: 17

Teil IV : Halifax–Lymington (England)

25.07.–16.08.2007

Segel: 2.328 sm, Motor: 414 sm, ges.: 2.742 sm

Segeltage: 22, Ruhetage: 3,

Hafen- und Ankerplätze: 4



Törn der ‚Piccolo‘ von Berlin nach Albufeira im Sommer 2008

Marianne Wald und Volker Dittrich

2007 sm

7 Länder

36 Häfen oder Ankerplätze

10 Wochen

08.07. -14.07.08 Wir sind startklar. Mit einer Woche Verspätung legen wir im VSaW um 11.00 ab. Erste Regenschauer erwischen uns schon im Paretz-Kanal. Wir sitzen unter der Sprayhood und ‚Gustav‘ (die Selbststeueranlage) steuert. Spannen das alte Sonnensegel von „Santana“ auf und sitzen einigermaßen im Trockenen. Wir passieren die ersten Schleusen, Brandenburg und Wusterlitz, und finden unser altes Nachtquartier bei der Firma Henkel in Genthin (Elbe-Havel-Kanal) längsseits an der Kaimauer. Am nächsten Tag über Schleuse Zerben, Hohenwarte und das Wasserstraßenkreuz Magdeburg in den Mittel-landkanal. Übernachten hinter dem Bahnhof Wolfsburg. Weiter über Schleuse Sülfeld in den Elbe-Seiten-Kanal. Tanken bei km 39 (Bunkerstation), passieren Schleuse Uelzen und kommen an diesem Tag noch zum Hebewerk Lüneburg. Übernachten im Oberwasser und der erste Schleusengang um 6.00 Uhr ist unserer. Fahren noch etwas verschlafen ins Hebewerk ein und sind kurze Zeit später in der Elbe. Die Sonne scheint und „Duschen“ ist angesagt. Versuchen, unser Problem mit dem Achterstag per Handy zu lösen. Es fehlt noch ein weiterer Isolator, den wir für den Empfang des Wetterberichtes brauchen. Es regnet wieder, aber wir kommen recht schnell mit ablaufendem Wasser voran und sind nach 3 Tagen und 205 sm im Hamburger Yachthafen in Wedel, wo wir 3 Tage später den Mast stellen (mit inzwischen isoliertem Achterstag).

15.07.08 Von nun an wird unser Tagesablauf von den Gezeiten bestimmt. Stephan ist an Bord, wir warten, bis der Strom fast kippt, und kommen gegen 14.30 Uhr los. Rauschen dann teilweise mit 10 kn unter Groß und Genua die Elbe abwärts und laufen gegen 20.00 Uhr in Cuxhaven ein.

16.07.08 Starten mit der Tide um 5.50 Uhr, der Wind dreht auf NW und wir stampfen gegenan. Machen aus den errechneten 38 sm glatte 48 sm und sind um 14.00 Uhr auf Helgoland. Trotz Regens starten wir unseren Inselrundgang und gehen ein wenig einkaufen.

17.07.08 Stephan musste wieder nach Hause, Volker ist im Mast und ich lese den Wetterbericht. Vorhersage: Donnerstag SW 5 abnehmend W-NW 4, Freitag W 3 zunehmend W-SW 4-5, Samstag W-SW 5-6. Tanken noch über 100 l Diesel und starten um 12.30 Uhr nach Den Helder. Wir wechseln uns nachts im 3 Std. Rhythmus ab. Der Wind dreht auf W, und wir kommen nur mit Stützsegel und Motor (= ‚Volvo-Fock‘) voran. Queren das Verkehrstrennungsgebiet und hangeln uns nachts zwischen den Tonnen der Küstenverkehrszone Richtung Westen. Es ist dunkel, richtig dunkel. Kein Mond ist zu sehen und zwischendurch regnet es immer wieder. Kein ideales Wetter für eine Nachtfahrt. Einige Segler und Fischer kommen uns entgegen, die aber alle recht schwer auszumachen sind. Wir sind froh, als es morgens wieder hell wird, es nicht mehr regnet und das Kaffeewasser dampft.



Haben gegen 18.00 Uhr die Ansteuerung von Den Helder und liegen nach 30 Std. und 170 sm sicher im Hafen fest.

19.07.- 21.07.08 Der Wetterbericht verspricht nichts Gutes, bleiben im Hafen und warten das Sturmtief ab. Stellen fest, dass die Polster feucht sind und gehen auf Lecksuche. Das Steuerbord-Fenster wird neu abgedichtet und die Bücher bis weit nach Mitternacht mit dem Fön getrocknet. Es regnet, regnet, regnet. Der neue VSaW-Stander hat sich schon zerlegt, klebe ihn mit Segeltape. Sturmwarnung für die nächsten Tage. Wir bleiben im Yachthafen der königlichen Marine, streng bewacht.

22.07. - 24.07.08 Sonne, richtig Sonne und Wind aus der richtigen Ecke. Unter Groß und Genua laufen wir die ganze Zeit zwischen 6 und 7 kn. Starten den Motor erst um 18.00 Uhr, da wir gegen die Tide in den Hafen müssen. Nach 60 sm machen wir in Scheveningen fest. Passieren am nächsten Morgen um 10.00 Uhr Hoek van Holland, setzen später belgischen Gaststander, backen Brot und genießen die Sonnenstrahlen. Ein umgestülpter, schwarzer „Eimer“ treibt an uns vorbei, er bekommt jedoch bei näherer Betrachtung Knopfaugen und gähnt uns an. Wir gelangen über Zeebrugge (Belgien) nach Dunkerque (Frankreich).

25.07.08 8.00 Uhr starten nach Dover. 10.00 Uhr queren bei Sonnenschein und 23°C außerhalb der Fährlinien den Englischen Kanal. Kommen uns vor wie auf der Autobahn, nur dass wir quer rüber müssen. Dank AIS-Systems kommen wir gut zwischen den Frachtern und Fähren hindurch. Wir können erkennen mit welcher Geschwindigkeit und welchem Kurs sie fahren. Da wir selber auch AIS-Daten senden, sind wir für die Berufsschiffahrt ebenfalls klar erkennbar. Leider verschwinden die Kreidefelsen im Dunst, je näher wir nach England kommen. Das Wetter wird wieder schlechter und wir müssen das Großsegel reffen. Die Fähren werden in der Anfahrt immer größer und schneller. Wir melden uns brav bei Dover Port Control an, und diese leiten uns zwischen den Fähren sicher in die Hafeneinfahrt, nach 6 ? Stunden machen wir fest.

26.07.- 27.07.08 Warten bei Sonnenschein und 25° auf Patrik, der 14 Tage an Bord bleiben und uns begleiten will. Trödeln durch Dover, gehen in ein Museum und trinken irgendwo ein Pint. Steigen hoch zum Dover Castle, nehmen dort an einer Führung durch die Katakomben teil und

bekommen einen Eindruck von der Planung zur Invasion und Anlandung im 2. Weltkrieg an der französischen Küste.

Patrik ist da und wir starten umgehend nach Brighton. Der Gennaker wird sofort klar gemacht und gesetzt. Bei der Halse vertört er sich um das Vorstag und wir ziehen Patrik in den Mast. Es gelingt ihm, alles wieder aufzuklären und wir rauschen weiter Richtung W. Die Gewitterfront aus W erreicht uns gegen 21.00 Uhr, der Gennaker ist längst geborgen und wir versuchen, noch vor dem ganz großen Regen den Hafen zu erreichen. Dank eines kleinen Navigationsfehlers laufen wir fast 2 sm am Hafen vorbei, drehen um und werden um Mitternacht richtig nass. Patrik lädt uns am nächsten Morgen als Wiedergutmachung zum Bistro-Frühstück ein.

28.07.08 Pirjo, auch ein Clubmitglied, kommt für einige Tage an Bord. Da ein Stadtbummel in Brighton ein absolutes Muss ist, trödeln wir über die Seebrücke, die mit Buden und Karussells übersät ist. Wir genießen den Trubel und lassen uns einfach treiben. Es geht uns richtig gut, und wir verlassen den Hafen um 21.30 Uhr. Können die ganze Nacht mit Groß und Genua, teilweise nur mit Genua, segeln. Es regnet ausnahmsweise nicht, ist aber recht frisch. Plündern nachts unsere „Überlebenskiste“ (Müsliriegel, Schokolade, Nüsse usw.) und im Morgenrauen gibt's dann je nach Wunsch Kaffee oder Tee. Sind in der Einfahrt vom Solent und haben die Isle of Wight bb querab. Langsam können wir auch die herrliche Landschaft dieser Gegend erkennen und legen um 7.30 Uhr in Cowes an. Frische Brötchen lassen uns die Nacht schnell vergessen. Der Trubel in Cowes ist groß, da in 2 Tagen die Cowes-Week beginnt. Wir haben endlich Sonne. Die Bootszubehörläden sind hervorragend sortiert und wir bekommen kleinere Ersatzteile (auf Vorrat) für „Piccolo“. Die ersten großen Cupper laufen ein und wir müssen am nächsten Tag unseren Liegeplatz räumen. Spannen das Bimini-top auf, sagen uns, was gut gegen Sonne ist, ist auch gut gegen Regen.

30.07.08 Der West-Solent und Needles Channel überraschen uns mit Fotomotiven. Die Needles ragen weit aus dem Wasser heraus und wir sind einfach begeistert. Kommen bei recht wechselhaftem Wetter nach 7 Stunden in Weymouth an. Unser Ölzeug ist wieder zur Hauptbekleidung geworden. Bleiben einen Tag, verholten uns in den Vorhafen, und genießen Sonne, Flair und

Trubel eines englischen Seebads sowie abends den Yachtclub. Pirjo mustert ab. Da der Wind hauptsächlich aus W kommt, verändern wir nach längerer Beratung unsere geplante Route. Wir hatten eigentlich vor, von Falmouth aus über die Biskaya zu starten. Dies erscheint uns aber bei der vorherrschenden Windrichtung sehr ungünstig. Wir müssten die nächsten 150 sm wieder gegenan. Wir entscheiden uns für die Kanalinseln, die wir direkt anlaufen können.

02.08.08 Kommen erst gegen 11.30 Uhr los, wissen, dass wir ca. 70 sm vor uns haben und wollen noch bei Tageslicht die Insel Guernsey erreichen. Wir versuchen, die Gezeitenströme zu unserem Vorteil zu nutzen. Kurze Zeit müssen wir über Overfalls hinweg. Die rippigen, kurzen und steilen Wellen lassen „Piccolo“ hart eintauchen bis wir wieder tieferes Wasser erreichen. Wir queren erneut den Englischen Kanal. Bei Windstärke 5-6 segeln wir die gesamte Strecke auf BB-Bug, teilweise mit bis zu 9 kn. Der Strom kippt und wir bewältigen Little Russel unter Motor und Stützsegel mit 2,5 kn SOG (speed over ground), bei 5 kn Gegenstrom. Legen am Wartekai vor St. Peter Port an, von wo aus wir am Morgen in den Hafen können. Gönnen uns zwei Tage Ruhe und genießen die Insel.

05.08.-06.08.08 Wechseln zurück nach Frankreich, übernachten in Trébeurden und segeln am nächsten Tag weiter Richtung Brest. Es gibt an dieser Küste keine geschützten Ankerplätze. Strom und Tide lassen uns erst mittags den Hafen verlassen. Können nur kurz den Gennaker ziehen und fliegen mit 9 kn. Leider dreht der Wind wieder (wie immer) und mit Vollzeug geht es hoch am Wind weiter. Regattaergeiz kommt auf, als wir vor uns eine First 31.7 ausmachen. Drei Leute, hoch auf der Kante sitzend, kämpfen sich gegen West voran. Wir genießen die Größe unseres Bootes und segeln gereift, trocken unter dem Bimini sitzend (es

regnet), vorbei. 16.50 Uhr und 1000 sm auf der Logge und Cap Finistère an bb querab. Es gelingt gegen Abend, Linsensuppe zu wärmen, die unsere müden Lebensgeister wieder erwachen lässt. Steuern vorbei an dem berühmt, berüchtigten Leuchtturm der Bretagne „Phare du Four“ und sind um 23.00 Uhr im Hafen von Brest. Patrik lädt noch zum „Absacker“ ein und verlässt uns am nächsten Tag. Wir schauen uns noch Brest an, gehen in den Supermarkt, erstehen auch noch eine weitere elektronische Seekarte und wollen am nächsten Tag über die Biskaya starten. Der Wetterbericht verspricht Gutes: N-NW 4, keine Sturm- oder Starkwindwarnung für die nächsten 72 Stunden, also los.

08.08., 12.00 Uhr - 13.08.08 Leider geht der Wind nach kurzer Zeit auf S-SW, geben aber die Hoffnung nicht auf, dass er wieder zurück dreht. Ich muss Volker während seiner Schlafzeit wecken, da es Probleme mit den Batterien gibt. Unsere Selbststeueranlage und die Instrumente, sowie zwei Kühlschränke ziehen einfach eine Menge Strom. Wir müssen den Motor starten, um die Batterien zu laden. Lasse ihn dafür eine Stunde länger schlafen, was nicht so ganz uneigennützig ist, da ich mir den Sonnenaufgang nicht entgehen lassen möchte. Nachts haben wir wieder im Drei-Stunden-Rhythmus gewechselt. Es geht uns gut und von den anfänglichen Bedenken ist nichts übrig geblieben. Dank AIS-Systems konnten wir die Berufsschiffahrt schnell erkennen. Leider sind die Fischer oft ohne AIS und meistens unbeleuchtet und geben sich erst im letzten Moment zu erkennen, indem sie die „Weihnachtsbeleuchtung“ anschalten und man dann keine Chance hat, festzustellen, aus welcher Richtung sie kommen, oder wohin sie wollen.



In 24 Stunden schaffen wir 144 sm, also fast die Hälfte der Strecke, und belohnen uns mit einer „Piccolo“. Da der Wind uns weiter Richtung SE drückt, entscheiden wir uns, nach 56 Stunden und 330 sm Ribadeo, an der spanischen Nordküste anzulaufen. Die Nähe des Hafens ist verlockend und wir erreichen noch vor Dunkelheit einen sicheren Stegplatz. Zwei Tage Pause, Bummeln im Ort, Wäsche waschen usw.

14.08.08 Wetterbericht: W-NW 4-5, gute Sicht, Welle 2,5 m, abnehmend. Also weiter. 14.00 Uhr: Die Biskaya wird ihrem Ruf gerecht und uns erwischen tiefe, dunkle Wolken, Schauerböen der Stärke 6, zunehmend 7-8 und Welle bis 4 m. Versuchen, uns von der Küste freizuhalten und schlagen einen großen Bogen. So hatten wir uns das nicht vorgestellt. Kommen nur langsam voran, nehmen den Motor dazu, um weiter nach SW bis zur Ankerbucht nach Cedeira zu kommen. Erst als wir die Abdeckung der schroffen und unwirklichen Felsen haben, beruhigt sich das Wasser etwas und wir können sicher in die sehr geschützte Ankerbucht einlaufen. Liegen vor Anker, kein Knarren der Leinen, keine Liegeplatzgebühr. Wir ankern zum ersten Mal auf diesem Törn. An diesem Nachmittag hätte ich das Boot glatt gegen ein Wohnmobil eingetauscht. (Gut, dass keines da war!)

15.08.08 Das Wetter bleibt weiterhin unbeständig und regnerisch, sind eben in Galizien. Verlassen frisch geduscht und mit viel Müsli im Magen den Ankerplatz. Kommen bis La Coruna (sehr, sehr schön), bleiben drei Tage, da uns ein Sturmtief im Hafen festhält.

19.08.08 Tanken erst einmal Diesel auf und wollen schauen, wie es nach dem Sturm aussieht. Haben noch reichlich Welle, ca. 3-4 m, können anfangs wieder nicht direkten Kurs segeln, müssen kreuzen. Logbucheintrag: Elende Schaukelei, surfen aber teilweise mit 11 kn SOG die Wellen hinab. Passieren Islas Sisargas (schmale Passage mit Monsterwellen) und versuchen uns mit Käse und Schinken zu verwöhnen. Ankern in der Ria de Camarinas (traumhafter Ankerplatz).

20.08. - 23.08.08 Wir haben den 20.08. und „feiern“ Volkers Geburtstag mit Kuchen. Jetzt noch Duschen und einen guten Wetterbericht und der Tag ist gerettet. Gehen Anker auf, der Wind dreht auf SW und wir passieren nach 1500 sm das „Ende der Welt“ - Cabo de Finisterre. Die Landschaft wird etwas lieblicher, die Felswände nicht mehr ganz so schroff und un-

gastlich. Es gibt Sandstrände, zwischendurch vereinzelt kleine Ortschaften. Ankern in der Ria de Muros, braten Rinderfilet mit Pfeffersauce (lecker) und genießen einfach den Abend. Morgens wieder Anker auf, der Wind nimmt zu, kommen gut voran, laufen bei achterlichem Wind 7 kn nur mit Genua und finden in der Ensenada de Barra (Bucht von Vigo) wieder einen wunderschönen Ankerplatz mit großem Sandstrand und hinter Felswänden sehr geschützt. Man glaubt es kaum, aber dieser Strand entpuppt sich als Nacktbadestrand, und das in Spanien. Wir gehen zum ersten Mal auf diesem Törn Baden. Das Wasser ist richtig kalt, ca. 18°, eben Atlantik.

Aufregung in der Bucht, da ein Delphin Schlauchboote durch die Gegend schiebt und sich von Kindern streicheln lässt. Er tauchte bei uns sauber mehrmals die Ankerkette ab und spielte ca. eine Stunde in der Bucht. Als er genug hatte, verschwand er einfach.

24.08.08 Wir sind in Portugal – nach 1642 Seemeilen machen wir im Hafen von Viano do Castello fest. Unterwegs wieder der erhoffte portugiesische Norder. Segeln nur mit Genua immer an der Küste entlang. In der Einfahrt von Viano tummeln sich die Kiter, die mit riesigen Sprüngen ihre Kunst zeigen. Das Ölzeug habe ich mittlerweile verstaubt, die Gummistiefel wurden ganz weit nach unten gepackt, damit ich sie auch ja nicht mehr schnell hervor holen kann. Vielleicht hilft es ja, und wir bekommen keinen Regen mehr. Trinken die letzte Piccolo auf „Piccolo“, die wir genau zwei Jahre zuvor in Workum übernommen haben.

Viano do Castello, die schöne Stadt an der Mündung des Rio Lima, gegründet im 13. Jahrhundert, ist wohl der schönste Ort an der portugiesischen Küste. Sitzen abends noch bei Sangria auf dem Marktplatz und können zum ersten Mal auf den Faserpelz verzichten.

27.08.08 Haben wenig Wind, dafür Sonne, kommen mit ‚Volvo-Fock‘ gut voran und beschließen unterwegs, gleich nach Leixoes durchzufahren. Fahren per Bus nach Porto, laufen uns die Füße wund (ist ja völlig ungewohnt), bewundern die fantastische Altstadt, probieren Portwein in der Kellerei Croft, trödeln wieder zurück an Bord, nicht ohne Port und den passenden Gläsern.

29.08. - 01.09.08 Nebel, starten erst um 12.00 Uhr, haben leicht diesiges, aber ruhiges Wetter und kommen unter Motor gut voran. Anker fällt

in der Ria de Aveiro, wo wir von anderen Deutschen, die alle mit Transocean-Stander (wir auch) fahren, mit den Worten „Willkommen in der deutschen Kolonie“ begrüßt werden. Diese besteht aus vier Booten, die sich zufällig unterwegs zusammen gefunden haben, da ihr gemeinsames Ziel „Karibik“ heißt. Wir starten nach zwei Tagen, weiter vorbei an unendlichen Sandstränden nach Da Nazare und anschließend nach Cascais. Anker im Vorhafen, wo wir wieder auf die „deutsche Kolonie“ treffen.

01.09. - 07.09.08 Verholen uns in den Hafen, da Heide und Volker K. erwartet werden, die uns die nächsten 14 Tage begleiten wollen. Drachen-Goldcup ist angesagt und rund 80 Drachen liegen im Hafen. Wir treffen Frank B. und einige andere uns bekannte Drachensegler aus Berlin.

Für Lissabon gönnen wir uns leider nur einen Tag. Wir lassen uns durch die Altstadt treiben und sind fasziniert vom Leben in dieser Stadt. Zurück in Cascais wird noch Proviant aufgestockt und weiter geht es über Sesimbra nach Sines. Der Wetterbericht stimmt, wie immer, nicht. Statt vorhergesagtem SW leider wieder direkter S-Wind, also Motor an. Sines hat eine wunderhübsche Altstadt, klappern alles ab, Geschäfte sind leider geschlossen (Sonntag), dafür Essen in einem Lokal mit Terrasse und Blick über den Hafen und den Atlantik.

08.09.08, 15.00 Uhr Wir haben es geschafft, Cabo de São Vicente bb querab. Wir haben den südwestlichsten Zipfel Europas erreicht. Wir sind nach 2 Monaten und 1960 sm an der Algarve angekommen. Bei strahlendem Sonnenschein, wenig Wind und Welle öffnen wir die letzte Sektflasche aus Deutschland, Rasmus bekommt seinen Anteil (er hat sich ja doch recht anständig verhalten) und unser Kurs geht von nun an Richtung E. Anker bei Enseade de Sagres und genießen den traumhaften Blick. Jetzt noch einen Winterliegeplatz für „Piccolo“ finden, und uns geht es richtig gut.

09.09.-15.09.08 Von jetzt an ist Urlaub angesagt. Schauen uns in den nächsten Tagen Häfen wie Lagos und Portimao auf der Suche nach einem Winterquartier für „Piccolo“ an, trödeln, baden usw. Laufen in den Hafen von Albufeira ein und fühlen uns sofort wohl. Haben das Gefühl, dass wir genau nach 2007 sm ‚angekommen‘ sind.

Heide und Volker K. verlassen uns nach insgesamt

14 Tagen. Wir bleiben noch, haben Segel- und Badespaß und verbringen die letzten Tage damit, „Piccolo“ winterfest zu machen.

Für uns geht eine wunderschöne Zeit zu Ende.

Fazit: Dieser Törn sollte von Anfang an keine Meilenfresserei werden. Wir wollten viel sehen, und wir hatten Zeit. Zu anderen Seglern haben wir reichlich Kontakt bekommen. Man trifft sich auf dieser Route irgendwo immer wieder. Das Wetter hätte besser sein können, wobei uns nicht die Windstärke, sondern die falsche Windrichtung die größten Probleme bereitete. Wir haben die Häfen ausgesucht, in die man auch bei Niedrigwasser ein- oder auslaufen kann. Oft musste auch die ‚Volvo-Fock‘ genutzt werden, um schneller voran zu kommen und nicht bei Nacht die Häfen anlaufen zu müssen. Das Wechseln von einem Land zum anderen, war völlig problemlos. Wir mussten nirgends aufwendig ein- oder ausklarieren. Es gab auch nirgends das Gefühl, dass wir unfreundlich behandelt wurden, im Gegenteil, wir haben nur Positives erlebt. Sicher, man kann diesen Törn in kürzerer Zeit schaffen, wir wollten aber bewusst Land und Leute kennen lernen und könnten auch noch stundenlang weiter berichten. Wir möchten aber auch nicht versäumen, uns auf diesem Weg für die vielen guten Wünsche und das große Interesse, die vielen SMS und Emails von Freunden und Clubkameraden zu bedanken.



Neues von der „Royal Louise“?

Dr. Frank Nietruch

Seit Jahren dümpelt ein kleiner Dreimaster, schwarzer Rumpf und weiße Stückforten, Nachbar der preußischen Spielzeugyacht „Royal Louise“, vor der Kulisse des Vereins Seglerhaus am Wannsee. Vor vier Jahren gelangte dieses Schiff aus der Konkursmasse einer Nachwende-Betriebesgesellschaft auf die Unterhavel und deren schiffbare Buchten und fand beim gastfreundlichen VSaW erst einmal vorläufige Aufnahme.

Die Idealisten des kleinen Fördervereins, die sich die Erhaltung dieses Schiffs vorgenommen hatten, bestimmten in ihrer Vereinssatzung selbstbewusst, aber realitätsfremd, die Landzunge „Kongsnaes“ an der Glienicker Brücke zum „Heimathafen“ ihres Schiffes.

In der Tat, von der Matrosenstation „Kongsnaes“ in der Berliner Vorstadt von Potsdam, an der die historische „Royal Louise“ bis zum Ende der Kaiserzeit lag, sind noch drei Gebäude vorhanden. Allerdings obliegt die Entscheidung, ob der Neubau „Royal Louise“ an diesem historischen Ort einen Liegeplatz findet, zunächst der Liegenschaftsverwaltung der Stadt Potsdam und den politischen Befindlichkeiten dieser Kommune. Noch im Jahr 2006 verkündete – laut „Neue Potsdamer Nachrichten“ – der Vorsitzende des Royal-Louise-Vereins, dass die „Royal Louise“ Anfang 2007 vom VSaW nach Kongsnaes umziehen werde. Aber auch Ende 2008 liegt die „Royal Louise“ noch immer im feudalen Segelclub am Berliner Wannsee.

Prognosen über den endgültigen Heimathafen sind eher schwierig. Auch wenn es nett

klingende Aussagen der Potsdamer Politprominenz gibt, sich für die Kongsnaes-Option der „Royal Louise“ einzusetzen, dürfte die politische Realität im Potsdamer Rathaus anders aussehen. Zunächst geht es hier um ein großes und wertvolles Ufergrundstück in direkter Nähe der preußischen Schlösser und Gärten, das im Zuge eines Bieterverfahrens zur Veräußerung steht und den Stadtsäckel füllen helfen soll. Und beim Geld hört bekanntlich alle Freundschaft auf.

Ob die Geschichte der „Royal Louise“, Geschenk eines englischen Königs an einen preußischen König, ob die Geschichte der Matrosenstation „Kongsnaes“, einem von Kaiser Wilhelm II. gestalteten Bau-Komplex, in der politischen Landschaft Potsdams positive Resonanz findet, darf bezweifelt werden. Potsdam genießt zwar seine Rolle als Teil des Weltkulturerbes der preußischen Schlösser und Gärten. Aber für manche Potsdamer ist Preußen nur der „Hort des Militarismus“.

Es bleibt also abzuwarten, wie das derzeitige Bieterverfahren um die Edel-Immobilie „Kongsnaes“ ausgeht. Der neue Eigentümer und Investor wird über die künftige Nutzung entscheiden. Ob die „Royal Louise“ in dessen Überlegungen und Plänen überhaupt eine Rolle spielen wird, ist zurzeit völlig ungewiss.

Wichtig ist im Augenblick, dass das Schiff dank des Einsatzes einer kleinen, aber sehr engagierten Schar von Royal-Louise-Mitgliedern, in einem guten technischen Zustand ist. So sind z.B. in den zurückliegenden Monaten umfangreiche Überholungsarbeiten ausgeführt worden. Auch im Winter 2008/2009 wird die Royal Louise wieder in dem historischen Fregattenschuppen auf der Pfaueninsel untergebracht sein und gut behütet auf den Beginn der Segel-Saison 2009 warten.



Der WENTZEL-Pokal ist ein Freundschaftsbecher, der von drei Hamburgern namens Wentzel im Jahre 1921 für die WANSEETATEN – so hieß die damalige Jugendabteilung des VSaW – gestiftet wurde. Der Preis wurde letztmalig 1930 graviert für das Boot ‚Norge‘ von Per F. Erichsen.

Anlässlich eines Treffens der ehemaligen WANSEETATEN im Jahre 1956 wurde der Preis wieder für den VSaW gestiftet.

Seit 1988 ist der Pokal ein Wanderpreis für den Gesamtsieger von vier Wettfahrten, die an jeweils vier aufeinander folgenden Dienstagen nach den Großen Berliner Sommerferien in allen Jugendklassen ausgesetzt werden. Die Wertung erfolgt nach dem Yardstick-System, und die schlechteste Wettfahrt wird gestrichen.

Initiiert hat dies der damalige Jugendleiter Prof. Heinrich Schoop.

Der diesjährige Wentzel-Pokal stand windmäßig und wettermäßig unter keinem guten Stern. Die ersten drei Wettfahrten litten unter extremem Windmangel. Bei der vierten Wettfahrt war zwar etwas Wind, dafür aber war es nass, und man kam sich vor, als wäre es bereits Eispokal-Zeit - es war auch ziemlich kalt.

Nichtsdestotrotz - insgesamt haben 72 Jugendliche an den Wettfahrten teilgenommen - nicht jeder in jeder Wettfahrt, aber das ist schon ein stolzes Ergebnis! Der Wentzel lebt - wie Christian Baumgarten es bei der Preisverteilung ausdrückte.

Marko als Wettfahrtsleiter mit seinem erfahrenen Team an der Seite hatte die Sache souverän im Griff. Jeder Versuch, sich Vorteile



durch Wriggen zu verschaffen, wurde sofort mit der Aufforderung zu einem Strafkringel (..oder auch zwei oder drei oder!?) geahndet. Jeder Betroffene folgte dann ganz artig den Aufforderungen.

Alle hatten großen Spaß - auch an dem reichhaltigen Buffet, das im Anschluss an die Siegerehrung gestürmt wurde.

Es gewann Marius Gemmel in einem Laser vor Muriel Schröder (Optimist) und Thaddy Gemmel – auch in einem Laser.



Ehrung der Junioren-Europameisterinnen



Am 9. September 2008 nach der Wentzel-Wettfahrt fand eine kleine Feier statt zu Ehren der beiden Junioren-Euromeisterinnen in der 470er Klasse - Annika Bochmann und Anika Lorenz .

Die anwesenden Mitglieder der Jugendabteilung sowie Annemieke Bayer vom Vorstand unseres Vereins, der Jugendausschuss, die Trainer und zahlreiche Eltern freuten sich mit den beiden über den vor wenigen Wochen errungenen Titel.

Christian Baumgarten als Leiter der Jugendabteilung sprach die Laudatio.

Da die Jugendlichen bereits die anstrengende Wentzel-Wettfahrt hinter sich gebracht hatten, und der Hunger entsprechend groß war, stürzte sich die Truppe nach der Festrede auf die Grillstation, die gar nicht so schnell die Würstchen liefern konnte, wie sie gewünscht waren. Dennoch dürften alle am Schluss gut satt geworden sein, denn die Teile waren jedes für sich ziemlich groß.

Noch einmal herzlichen Glückwunsch an die Titel-Trägerinnen!

Jugend

Beste Jugendarbeit 2007

Harald Koglin

Wie auch schon für das Vorjahr wurde der VSaW vom Senat für die beste Jugendarbeit im Bereich Segeln für das Jahr 2007 ausgezeichnet.

Unser Jugendleiter hat die Auszeichnung von Innensenator Körting entgegengenommen.



6. Störtebeker-Opti-Cup

Eine sportliche Herausforderung mit hohem Spaßfaktor

Wer dabei sein wollte, musste schnell sein – und zwar schon bei der Anmeldung: denn die Veranstaltung war innerhalb von 15 Minuten ausgebucht.

Acht aus dem VSaW hatten es dann doch ins Teilnehmerfeld geschafft: Janek und Jana Jakob, Stella Dietrich, Paul und Meret Nägele, Max Salzwedel, Leon Probandt und Deniz F. Bekis. Insgesamt gingen bei der inoffiziellen Deutschen Jüngsten Meisterschaft im Hochseesegeln für Optimisten 160 Boote an den Start: 90 Opti A und 70 Opti B.

Die Anreise

Die Herausforderungen begannen bereits mit der Anreise. Der Hänger mit den Optis und der Trailer mit dem Motorboot mussten bereits um 6.00 Uhr früh zum Verladen in Cuxhaven sein. Diese Aktion übernahmen Fritz Vogdt und Bernhard Probandt. Dafür herzlichen Dank. Auch die übrigen Teilnehmer aus Berlin hatten eine kurze Nacht, denn um 9.00 Uhr mussten alle am Kai in Cuxhaven stehen, um das Schiff nach Helgoland zu erreichen.

Bei Sonnenschein und ruhiger See macht sich die „MS Atlantis“ auf den 38 Seemeilen langen Weg zur einzigen deutschen Hochseeinsel. Nach gut zwei Stunden heißt es dann: umsteigen auf kleine „Börteboote“. Die bringen die Passagiere die letzten Meter bis zur Landungsbrücke. Schnell beziehen alle ihre Zimmer, bauen die Zelte auf und holen sich im Regattabüro die Unterlagen. Niemand will die Attraktion des Tages verpassen: Das Ausladen der Boote.

Das Abladen

Als die Frachter „Helgoland“ und „Björn M“ - vollbeladen mit Optis und Motorbooten - in den Hafen einfahren, drängen sich auf einmal viele kleine und große Neugierige auf der Mole. Gibt es jetzt doch fliegende Trainer in Motorbooten zu bestaunen...

Die Regatta

Die Nordsee ist nicht der Wannensee und schon gar kein Tümpel. Mit dem nötigen Respekt vor der See gehen die Kinder am nächsten Tag auf den Kurs.

Drei Wettfahrten bei 2 bis 3 Windstärken aus Südost sind zu bestreiten.

Nicht ganz einfach in einem Gezeiten-gewässer, das dazu noch Strömung zu bieten hat. Doch die VSaWer kommen damit ganz gut zurecht. Abends an Land sind Platzierungen eh zweitrangig, da geht es nur noch um ‚Party machen‘. Bis nachts um drei, sei es gegangen, wurde am nächsten Morgen berichtet. Die Kinder waren da sicher nicht mehr dabei...

Für die heißt es nämlich am Montag früh um 9:00 Uhr: raus aufs Wasser. Der Wind ist

Störtebeker Opti-Cup



Helgoland



aufgefrischt: Stärke 5 bis 6 zeigt der Windmesser. Deniz freut sich, „endlich geht die Post ab“. Doch was des einen Freud ist des anderen Leid – vor allem die B-Segler haben zu kämpfen. Einige sind schon gekentert ehe sie auf der Regattastrecke angekommen sind. „Jetzt segle ich schon ein Jahr und kann es bei diesem Wind immer noch nicht halten,“ schluchzt eine Kleine, als ein Helfer sie aus dem Wasser holt. Ich kann nur sagen: Hut ab vor allen, die sich bei diesem Wind rausgetraut haben.

Für die VSaW-Kinder läuft es recht gut bei diesem fast stürmischen Rennen. Nach knapp zwei Stunden sind die drei Wettfahrten vorbei – und bis auf Max haben sich alle in der ersten Hälfte platziert. Paul ist in der Gesamtwertung der Beste. Herzlichen Glückwunsch zum achten Platz. (Ergebnisse siehe Liste ...)

Aber auf Helgoland geht es nicht nur um Pokale und Platzierungen – es geht vor allem um Spaß. Und den sollen alle haben. Bei der Siegerehrung bekommt jeder Teilnehmer einen Preis zugelost. Das geht zuweilen daneben, aber das macht nichts, dann muss man eben handeln. Deniz: „Tausche Strickliese gegen Kappe“. Anschließend läuft dann wieder die Partymaschine heiß....

Die Rückreise

Während ein Teil der Boote bereits den Heimweg angetreten hat, machen die Segler noch mal die Insel unsicher. In kleinen Grüppchen tauchen immer wieder Kinder auf, die Fragen stellen wie: „Wie viele Sterne hat die chinesische Flagge? oder: „Wo wurde der Hot Dog erfunden?“ oder: „Wie viele Zähne hat ein Eichhörnchen?“ oder: „Wie viele Krankenwagen gibt es auf Helgoland?“...

Mit der Rallye quer über die Insel haben sich die Veranstalter noch etwas Besonderes einfallen lassen, denn das Schiff zurück geht ja erst am Nachmittag und der Begleittross ist noch gut beschäftigt mit Packen.

Um 16:20 Uhr ist dann wirklich Schluss der Veranstaltung: die „MS Atlantis“ nimmt Kurs auf Cuxhaven. Diesmal ist die See allerdings etwas unruhig und so manch einem dürfte ein wenig flau werden.

Fazit:

Eine Veranstaltung, die super organisiert war. Eine Regatta, die den Seglern alles abverlangte und bei der, der Spaß nicht zu kurz kam. – Und wer beim nächsten Mal dabei sein will, muss schnell sein – vor allem bei der Anmeldung...

Seglerhaus-Preis 2008

Cedric Deppe

An diesem Wochenende ging es für den Berliner Kader mal wieder an den Wannsee zum Seglerhauspreis. An den zwei Regattatagen bin ich ausnahmsweise nicht mit meinem Vorschoter, Max Schumann, sondern mit Jannis Kaminski-Reith gesegelt. Wir mussten die Starts der H-Jollen und der 470er abwarten, dann durften auch wir, die 420er, endlich an die Linie. Nach uns segelten dann die Laser mit einer sehr starken Meldebeteiligung. Bei etwa zwei Windstärken und sehr stark drehendem Wind hatten die Wettfahrten begonnen. Nach einer relativ guten Startkreuz kamen wir an der Luvmarke als achtes Boot an, konnten uns jedoch auf dem darauffolgenden Vorwindkurs um sechs Schiffe weiter nach vorn kämpfen. Kurz vor dem Ziel überholten wir dann noch Florian Dziesiaty und kamen als zweite ins Ziel. In der zweiten Wettfahrt ist uns leider ein Fehler unterlaufen und wir mussten

unseren dritten Platz annullieren. In den beiden anschließenden Rennen konnten wir einen sechsten und einen fünften Platz ersegeln. Nach einem allgemeinen Rückruf ging es zur fünften und letzten Wettfahrt. Die haben wir mit einer schlechten Startkreuz begonnen, konnten uns auf dem ersten Vorwindkurs aber mit einer sehr guten Taktik zunächst auf den vierten Platz verbessern. Dann kam es zu einem schwierigen Kreuzkampf um den dritten Platz, den wir aber für uns entscheiden konnten. Nach der letzten, aufgrund der Windverhältnisse sehr anstrengenden Vorwindstrecke, konnten wir den dritten Platz verteidigen. Im Gesamtklassement landeten wir punktgleich mit dem Vereinskollegen Paul Preuß (4. Platz) auf dem dritten Rang.

Ich bedanke mich beim VSaW und der Wettfahrtleitung für spannende Wettfahrten.

IDJM 420er Friedrichshafen

Patrik Drees und
Jannis Kaminski-Reith

Was keiner geglaubt hätte: Der Bodensee mit Wind (zumindest teilweise) im Sommer

Die Deutsche Jugendmeisterschaft sollte für uns entspannt beginnen. Bereits eine Woche vor dem ersten Start fuhren wir nach Friedrichshafen, um in aller Ruhe die Boote aufzubauen, ein paar Trainingseinheiten zu fahren und die Vermessung hinter uns zu bringen. Doch schon am ersten Tag hatten wir in der Gruppe die ersten krankheitsbedingten Ausfälle.

Bei mäßigem Wind und gutem Wetter konnten wir uns dennoch ein paar Tage an den Bodensee gewöhnen und ein leichtes Training absolvieren. Probleme bereiteten uns hier nur die zahlreichen großen Baumstämme, die der Rhein in den See gespült hatte. Allerdings verletzte sich Cedric hierbei und musste eine Nacht zur Beobachtung im Krankenhaus verbringen.

Die Vermessung ging problemlos vonstatten, wir hatten das übliche Procedere mit unserem Spi, der, weil zu feucht, einen Zentimeter zu groß war, dann aber doch genehmigt wurde. Zur Eröffnungsfeier konnten wir nur mit der Hälfte der Gruppe antreten, da sich der Rest einen Virus eingefangen hatte und im Bett bleiben musste.

Zum Start am nächsten Tag waren dann aber doch alle so weit fit, dass sie auf's Wasser konnten.

Der Wind war gut und die Windrichtung zuschauerfreundlich. Die Regattabahn lag direkt vor dem Gelände des Württembergischen Yachtclubs. Wir konnten in den ersten drei Wettfahrten einen 4., 6. und 14. Platz fahren. Zur 4. Wettfahrt ließ der Wind nach und wurde nach dem Start der ersten Gruppe noch weniger. Trotzdem versuchte der Wettfahrtsleiter, auch die zweite Gruppe zu starten. Unter Black Flag fielen hier einige Boote raus. Im letzten Startversuch hatten auch wir dann leider einen Frühstart. Zwei Minuten später wurde dann die gesamte Wettfahrt abgeschossen.

Der zweite Regattatag zeichnete sich durch wenig Wind aus. Erst am späten Nachmittag kam noch eine Wettfahrt zustande, an der wir auf Grund der Black Flag vom Vortag nicht teilnehmen durften.

Der dritte Wettfahrttag begann mit viel Wind, der im Laufe des Tages noch zunahm. Die erste Tageswettfahrt war noch o.k., diese beendeten wir als 12.. Bei bis zu sieben Windstärken konnten wir dann aber in den nächsten drei Wettfahrten nicht mehr mithalten.

Damit waren 8 von 12 angesetzten Wettfahrten absolviert und es sollten auch nicht mehr werden, denn in den nächsten zwei Tagen hat der Bodensee sich so präsentiert, wie wir es im Vorfeld von ihm erwartet hatten, nämlich ohne Wind.

Insgesamt mussten wir uns mit einem 37. Platz in der Gesamtwertung zufrieden geben.

Die Veranstaltung an sich war gut organisiert und sehr gelungen und dank zweier Tischtennisplatten auch an den windfreien Tagen sportlich aktiv.



IDJM der Optimisten und der Laser

In der ersten August-Woche haben zeitgleich die Deutschen Jüngsten- bzw. Jugend-Meisterschaften im Opti und im Laser Radial in Ribnitz-Damgarten stattgefunden.

Nach 3 bzw. 2 Tagen Vermessung gab es am Sonntagabend (03.08.08) dann die offizielle Eröffnung für beide Klassen gemeinsam.

Der VSaW stellte eine riesige Truppe (siehe Foto).

Am Montag fanden bei starkem Wind 2 Wettfahrten für die Optis, für die Radials nur

eine Wettfahrt statt. Dienstag keine Wettfahrt wegen zu viel Wind. Der Mittwoch darauf zeigte ganz andere Bedingungen. Morgens hieß es erst einmal Warten, denn jetzt war Flaute. Mittags gab es dann doch noch 2 Wettfahrten (und bei den Optis etliche BFDs - sprich: Disqualifikationen wegen Frühstarts). Donnerstag folgte dann noch so ein Mammut-Tag mit vier Wettfahrten. Am Freitag folgten die letzten zwei.

Gratulation an Marius Gemmel – 3. Platz beim Laser Radial in der U-17-Wertung.



Deutsche Meister 2008 der 470er

Harald Koglin

Daniel Zepuntke und Dustin Baldewein sind Deutsche Meister 2008 in der 470er Klasse geworden.

Bei den Internationalen Deutschen Meisterschaften der 470er im PYC waren 46 Mannschaften am Start und die Segler des VSaW am erfolgreichsten.

Daniel Zepuntke (Deutscher Jüngsten-Meister im Optimist 2004) mit seinem Vorschooter Dustin Baldewein (Deutscher Jugendmeister Laser-Radial 2006) entschieden mit ihrem Sieg im entscheidenden Medal-Race die Deutsche Meisterschaft für sich.

Platz 3 belegte unser Jugendmitglied Lennart Scheuffler mit seinem Steuermann Jan-Jasper Wagner.

Als beste Damenmannschaft auf Rang 12 wurde unsere Jugendhonorartrainerin Marlene Steinherr mit ihrer Steuerfrau Annina Wagner (PYC) geehrt.

Mit Jens Steinborn und seinem Steuermann Morten Bogacki (DYC) wurde ein weiterer Honorartrainer unserer Jugendlichen sehr guter Fünfter.

Herzlichen Glückwunsch!



Saisonauftritt - Regatta in Zeuthen

Laura Stegemann
GER 52232

Endlich !!

Nach einer scheinbar unendlichen Winter-saison ging es im Saisonvorbereitungstrainings-lager in Torbole am Gardasee endlich wieder aufs Wasser. Vom 15. bis zum 25.03. absolvierten wir etliche Trainingseinheiten und gewöhnten uns wieder an unsere schwimmenden Untersätze.

Am 05. und 06.04.2008 wurde es dann bei der Segelgemeinschaft Zeuthen zum ersten Mal wieder „ernst“. Bei Winden um 2 bis 3 Bft. konnten schon am Samstag vier Wettfahrten absolviert werden.

Es zeigte sich, dass die Saisonvorbereitung nicht so schlecht gewesen sein konnte. Immerhin konnten Thaddy bei den Standards (15 Meldungen) einen Tagessieg und ich bei den Radials (55 Meldungen) einen fünften Platz als beste Einzelplatzierungen für die VSaW-Trainings-

gruppe ersegeln. Bei den anderen lief's so mittelprächtigt.

Insgesamt wurde Thaddy 2. und ich als Beste aus der Gruppe 14.

Für die erste Saisonregatta war es ganz OK, allerdings zeigte sich, dass noch viele Dinge (wieder) besser laufen müssen. So ist die Geschmeidigkeit bei den Manövern noch längst nicht wieder da; das müssen wir, wie auch insbesondere den Start und das Nachstartverhalten, weiter intensiv üben.

Wichtig ist, dass die ganze Truppe möglichst regelmäßig zum Training erscheint und dieses auch ernst nimmt und mit der nötigen Disziplin rangeht, damit Chris' Bemühungen auch fruchten können.

Für den Anfang sind wir ganz zufrieden, aber da geht mehr.



Mein Glückswochenende

Alexa Wloch

3./4. Mai 2008

Am Samstagmorgen mussten wir alle früh aufstehen, da wir pünktlich um 9:00 Uhr am Scharmützelsee bei der SGS sein sollten, um uns anzumelden und die Boote segelklar zu machen. Da um 11:00 Uhr Start sein sollte, gingen wir um 10:00 Uhr aufs Wasser. Es dauerte immerhin 30 Min. bis zur Regattabahn. Celine und ich testeten in der verbleibenden Zeit, welche Seite die bevorzugte war. Am Samstag segelten wir zwei Wettfahrten, in denen ich den 5. und 9. Platz bei 35 Startern belegte. Am Sonntag folgten noch zwei Wettfahrten, bei denen ich den 3. und den 22. Platz (Streicher) belegte. In der Wartezeit bis zur Siegerehrung verladen wir die Boote und bekamen leckere Nudeln.

Dann kam endlich die Siegerehrung, bei der wir folgende Plätze belegten:

OPTI A:

5. Max Preuß
6. Alexa Wloch
17. Anouk Kruschinski
18. Celine Peter

OPTI B:

16. Sophia Schenk
18. Johanna Schenk
26. Jonas Kaminski-Reith
35. Camille Peter
42. Anna Sophie Emmendörffer
47. Antonia Disterer
48. Mara Adler
51. Claus Philipp Kroos
55. Jan Philipp Emmendörffer
56. Raimund Reck
63. Luca Wloch
65. Eva Schumacher
67. Nora Ginten
69. Vincent Leder
70. Theo Griffin
71. Selina Frisch
73. Anna Preuß
74. Katharina Wurll
76. Leo Preuß

Der Clou aber war noch die Verlosung von zwei Optisegeln von North Sails. Die Lose wurden von Greta Markfort gezogen, sie lachte und sagte langsam 11547. Das war meine Segelnummer! Super, ich hatte ein top Segel gewonnen (konnte ich wirklich gut gebrauchen).



Jetzt geht's los! Unsere erste Saison in der 470er-Klasse beginnt!

Pünktlich am 1. Januar 2008 landeten wir in Palma de Mallorca, unserem „Trainingsstützpunkt“ für die nächsten 4 Monate. In insgesamt ca 35 spannenden Trainingstagen versuchten wir, schnellstmöglich mit dem Rest des Teams mitzuhalten. Bei überwiegend Sonnenschein und jeder Wind- und Wellenbedingung bereiteten wir uns auf unser vorerst letztes Event auf der Insel, die „Princess Sofia Trophy“, vor. Dort konnten wir mit einem 29. Platz von 38 Starterinnen ein zufrieden stellendes Ergebnis erzielen.

Kaum waren wir wieder in Berlin angekommen, da ging es schon wieder los. Diesmal aber in den Norden, jedes Aprilwochenende nutzten wir zum Training in Warnemünde. Den Sparkassen-Cup konnten wir leider nicht mitsegeln, Annika hatte sich einen dicken Infekt eingefangen.

Mitte Mai fuhren wir nach Kiel zum Pfingstbusch. Dort herrschte das übliche Pfingstbusch-Chaos, so sehr, dass unsere polnische Konkurrenz aus Frust über Organisation und Wettfahrtleitung schon einen Tag früher abreiste – schade. Hier kämpften wir uns bei schwierigen Segelbedingungen auf Platz 21, in einem gemixten Feld von 35 Booten.

Nur eine Woche später, über Himmelfahrt, trainierten wir in unserem fast ‚zweiten zu Hause‘: Warnemünde. Dann folgte schon einer unserer Jahreshöhepunkte: die Deutsche Juniorenmeisterschaft in Travemünde. Unser gesamtes Team hatte anfangs Schwierigkeiten, sich an die dortigen Bedingungen zu gewöhnen, da dies für uns ein eher seltenes Revier ist. Hinzu kam starker Wind, welcher uns zu der Zeit und auch heute noch ein wenig zu schaffen macht. Wir konnten uns jedoch im Verlauf steigern und erreichten insgesamt den 13. Platz, in der U-19 Wertung wurden wir zweite. Die gesamte Organisation des Clubs war super, sodass wir als 470er-Klasse uns entschieden haben, auch im Jahr 2009 die Deutsche Juniorenmeisterschaft hier auszusegeln.



Im Juni begleiteten wir dann unsere beiden Senioren-Teams zur Europameisterschaft 2008 am Gardasee in Italien. Nach der ersten großen Vermessung in diesem Jahr nutzten wir die restliche Zeit, um zu einer kleinen Kapelle oben am Berg zu wandern – ein bisschen Kultur muss auch mal sein. Doch leider klappte es im schönen Italien mit dem Wetter nicht so gut wie bisher. Nach vielen Tagen Sonnenschein bekamen wir hier viele Regentropfen zu spüren. Mit dem Wind hatten wir da nicht so viele Probleme, entweder Ora oder Vento, einer von beiden setzte sich schon durch. Nach 6 anstrengenden Renntagen mit echt starker Konkurrenz, darunter einige aktuelle oder ehemalige Olympia-Starter, fanden wir uns auf der Ergebnisliste leider etwas weiter unten wieder. Das war eindeutig Senioren-Niveau!

Nächster Programmpunkt: Kieler Woche! Hier nahmen wir jetzt zum ersten Mal im Teil der olympischen Bootsklassen teil. Darauf waren wir stolz, aber das Lachen sollte uns schon noch vergehen, als wir erfuhren, dass die Anfahrtszeit zu unserer Bahn 1,5h beträgt. So gestaltete sich das tägliche Rausfahren schon als halbe Trainingseinheit. Es hat sich aber gelohnt, wir kamen bei den Damen auf Platz 12 und erfüllten somit das Ersatz-Kriterium für die Nominierung in den D/C-Kader.

Kurz vor den Sommerferien sollten dann noch ein Trainingslager und die Warnemünder Woche folgen. Daran konnten wir jedoch aus schulischen Gründen leider nicht teilnehmen.

Frisch erholt starteten wir also 3 Tage nach Ferienbeginn, wir fuhren nach Gdynia/ Polen zur Junioren Weltmeisterschaft. Wir reisten ein paar Tage früher an, um uns mit dem Revier und der Umgebung schon einmal vertraut zu machen. Auch unser Quartier war zu Fuß bequem zu erreichen. Die Regattatage waren dann echt spannend, wir kamen von Anfang an gut klar und fanden uns schon nach wenigen Tagen in der Ergebnisliste weit vorn wieder. Am Ende stand dann fest: Bei diesem Event würden wir unser erstes Medal-Race segeln. Mann, waren wir aufgeregt! Völlig unerfahren starteten wir also dieses Rennen und waren umso überraschter, als wir die Tonne 1 als erste rundeten! Wir hielten den Platz eine weitere Runde, dann fiel ich jedoch aus dem Trapez – Mist! Wir wurden trotzdem noch 3. und belegten insgesamt bei der Junioren Weltmeisterschaft den 5. Platz. Das war ein super Ergebnis! Damit hatten wir nicht gerechnet und freuten uns daher umso mehr. Zusätzlich qualifizierten wir uns mit diesem Ergebnis für die Berufung in den D/C-Kader und die Teilnahme am DSV Trainings-Camp 2008 in Weymouth/ England.

Die kommende Woche sollten wir nun ganz entspannt, ohne Schule, Training und Regatta, genießen dürfen! Juhu! Am 6. August ging es wieder los!

Jetzt aber schnell nach Zadar/ Kroatien zur Junioren Europameisterschaft. Das Wetter dort war ein Traum, Sonne satt, und es war waaaaaarm! Zum Glück gab es in den Unterkünften eine Klimaanlage. Nach der üblichen etwas stressigen Vermessung blieb uns leider nur noch wenig Zeit für eine kurze Trainingseinheit. Schon am nächsten Tag starteten die Rennen bei ca. 3Bft. Wir erhofften uns, eine ähnlich gute Platzierung wie bei der JWM erreichen zu können, und es klappte. Schon nach 3 Tagen nahmen wir Platz 4 auf der Liste ein. Mit dieser Situation konnten wir echt zu frieden sein: Wärme, Sonne, Wind, baden und dann auch noch gut segeln – das ist doch eine gute Kombination! Doch es kam noch besser, mit jedem Tag verbesserten wir uns, sodass wir uns schon am vorletzten Tag eine Medaille sichern konnten. Wir freuten uns an diesem



Firmenich
Yachtversicherungen



www.sicheraufkurs.de

Kantstr. 149 • 10623 Berlin
Tel. + 49 (0) 30-31 59 88 - 25
Fax + 49 (0) 30-31 59 88 - 50

Chilehaus B
Fischertwiete 1 • 20095 Hamburg
Tel. + 49 (0) 40-32 81 01 - 731
Fax + 49 (0) 40-32 81 01 - 77

Ein Unternehmen der Gossler, Gobert & Wolters Gruppe

Abend schon riesig, damit hatten wir nicht gerechnet. Zum Medal-Race – könnte man denken – wären wir daher ganz gelassen gewesen, aber wir waren eher noch aufgeregter, denn es bestand die Chance auf Gold. Ausgerechnet an diesem Tag war dann viel Wind, wir segelten nicht gut. Aber es reichte! Abends bei der Siegerehrung trugen wir dann fasziniert die Goldmedaille um den Hals. Yipppppppiiii!!! Der Empfang durch die Jugendabteilung im VSaW mit Würstchen und Getränken war eine gelungene Überraschung.

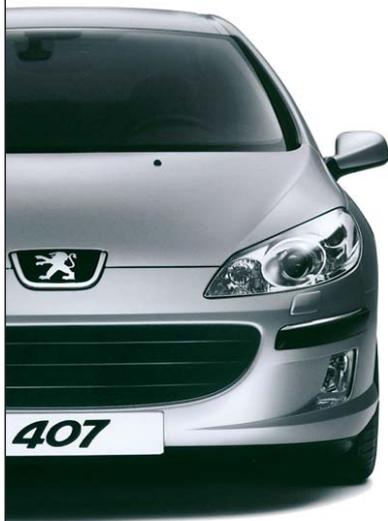
Die Hauptsaison war nun vorbei, 3 Wochen Segelpause zum Relaxen.

Mitte September nahmen wir dann am DSV Nachwuchs-Camp teil. Von Kiel fuhren wir mit dem gesamten Team von 15 Seglern aus verschiedenen Bootsklassen nach England. Dort angekommen empfing uns Sonne, von dem typischen englischen Wetter mit Regen und viel Wind keine Spur. Während unseres gesamten Aufenthalts in Weymouth gab es keinen Tropfen Regen und maximal 4 Bft. Die Erfahrung des

Trainings mit neuen Leuten und Trainern war echt super, das englische Essen hingegen gewöhnungsbedürftig. Nur mit dem Olympiarevier 2012 konnten wir uns nicht so recht arrangieren, wir erreichten im Damenfeld von 16 Starterinnen leider nur den 11. Platz. Naja, „Spaß haben und trainieren“ war hier die Parole! Und nun? Sollten wir uns etwa endlich einmal in Berlin aufhalten? Tatsächlich, da war doch noch die Deutsche Meisterschaft am Wannsee Anfang Oktober. Hier haben wir allerdings nicht so viel zu berichten. Nach einem super kalten und windigen, aber zufrieden stellenden ersten Renntag war für uns leider Schluss – das Wetter hatte Annika „ausgeschaltet“.

Wir bedanken uns ganz herzlich für die tolle Unterstützung durch den VSaW und freuen uns schon auf die keinesfalls weniger aufregende Saison 2009!

PEUGEOT AUTOHAUS SCHRÖDER E.K.



- Autolackiererei
- Autoklempnerei
- Reifenservice
- Klimaservice
- Hol- und Bringservice
- Neuwagen
- Vorfürwagen
- 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



Opti-Eis-Cup

Harald Koglin

Am geschichtsträchtigen 9. November fand die schon traditionelle Regatta um den ‚Eis-Cup‘ statt. Opti-Eltern, Trainer und andere Interessierte, die an Alter alle über 25 Jahre zählen mussten, trafen sich an der Startlinie zum Wettsegeln in den kleinen Booten.

Die Sonne schien anfangs, später stellte sich leichter Regen ein. Und es wehte ein schwacher bis mäßiger Südwind. Zwei Wettfahrten waren ausgeschrieben. Wettfahrtsleiter und Teilnehmer zeigten sich aber so anhaltend segelbegeistert, dass am Ende vier Wettfahrten in der Wertungsliste standen.

Die Leichtgewichte hatten sicher ihre Vorteile, obwohl es eine Gewichtsvergütung gab. Aber wer sich mit knapp 100 kg Lebensgewicht schon einmal in einer Wende unter dem niedrigen Baum hindurchgequetscht hat und dabei nur mit Mühe eine Kenterung vermeiden konnte, der weiß um die Problematik. Da nützt auch die Gewichtsvergütung nur bedingt etwas. Es fehlt einfach die Beweglichkeit. Das alles tat aber dem Spaß überhaupt keinen Abbruch.

Einige versäumten aber dennoch nicht, dem Meeresgott ‚Neptun‘ persönlich einen Besuch abzustatten, indem sie gewollt oder ungewollt Baden gingen.

Einen Gewinner gab es natürlich auch. In diesem Jahr war es Marko Müller höchstselbst vor Kathrin Röhner. Damit zeigte sich: sie beide sind nicht nur gute Trainer, sondern können auch selbst mit den Booten umgehen.

Bei Gänsebraten mit allerlei Beilagen wurde der Sieger – und nicht nur der – zum Abschluss der Veranstaltung gefeiert.



Hans-Herbert Wrede, Obmann des Wirtschaftsausschusses:

Liebe Steganlieger im VSaW!

Trinkwasser ist ein teures Gut. Ihr kennt alle den erschreckend wachsenden Haushaltsposten Wasser und Abwasser aus dem eigenen Umfeld. So haben wir vom Vorstand Stück für Stück kostentreibende Posten reduziert. Zuerst wurden eigene Unterzähler an den Steg-Entnahmestellen montiert, um Abwassergebühren zu sparen, dann wurde eine Entnahme-Erlaubnis für Wannseewasser erwirkt, um unsere Grünflächen kostenneutral zu pflegen.

Doch der Jahresendpreis stieg weiter, weil einfach die Hebesätze erhöht wurden. Nun haben wir uns entschlossen, Wannseewasser

an den Stegen einzuspeisen, weil doch mehr als 95% des entnommenen Wassers zur Deckreinigung genutzt wird.

Dazu kommt eine neue Gesetzesauflage für Betreiber von Steganlagen: Seit dem 1. Januar 2008 wäre der Club zur ständigen kostenpflichtigen Überwachung der Keimfreiheit unserer Stegleitungen durch das Gesundheitsamt verpflichtet. Alles für's Deckwaschen?

Die Trinkwasserentnahme wird am Kopfsteg III und an allen Wasserhähnen auf dem Clubgelände gewährleistet.

Andreas Schlitter, Schatzmeister:

Liebe Mitglieder,

in diesem Jahr haben wir die Buchhaltung an unser Steuerbüro ausgelagert. Mit den zunehmenden Anforderungen an die Buchhaltung und den Erfordernissen seitens der steuerlichen Gesetzgebung ist dieses eine gute und notwendige Entscheidung gewesen. Dabei wurde unser Kontenrahmen auf den empfohlenen Vereinskontenrahmen umgestellt. Zugleich haben wir Kostenstellen eingerichtet, um die einzelnen Bereiche und die hier entstehenden Erlöse und Kosten transparenter zu machen für unsere Arbeit. So können wir gut und zeitnah unsere Budgets steuern.

Allerdings entwickelt sich die Liquidität nicht so, wie es erforderlich wäre. Wir haben als Verein einen hohen Bestand an offenen Forderungen an die Mitglieder. Dies ist in der Vergangenheit auch so gewesen, insofern nichts Neues. Was aber neu ist, ist die Höhe dieser offenen Forderungen. Per Jahresmitte 2008 belief sich die Summe auf rd. 100.000,- €. Dies ist schon bedenklich, wenn man sich vor Augen hält, - dass unsere regulären Einnahmen mit ordentlichen Beiträgen und Vermietungen pro Jahr ca. 550.000,- € betragen. Somit fehlen zur Jahresmitte rd. 20% dieser regulären Einnahmen. Wir haben mit unserem Haus und dem Personal sowie diversen notwendigen Verpflichtungen wie z.B. Strom, Wasserpacht, Berliner Stadtreinigung u.ä. pro Monat feste Ausgaben von

rd. 42.000,- €. Damit besteht die Gefahr, dass der Verein aufgrund der fehlenden Einnahmen in einen Liquiditäts-Engpass gerät. Bisher hat es geklappt, aber wir wollen dieser Entwicklung nicht tatenlos zusehen.

Was können wir tun? In der heutigen Zeit haben auch wir bei uns im Verein Mitglieder, die aus verschiedenen Gründen selbst eine finanzielle Verschlechterung erleben. Da wird für mich nachvollziehbar der Zahlungszeitpunkt nach hinten verschoben. Ich kann an dieser Stelle nur noch einmal anbieten, dass ich als Schatzmeister für ein persönliches Gespräch offen bin. Das gilt auch für meine Vorstandskollegen. Der Verein hat bisher in solchen Fällen immer Lösungen gefunden. Und wir als Vorstand können dann die jeweilige Situation berücksichtigen. Unsere Kassenprüfer haben in den vergangenen Jahren wiederholt unser Mahnverfahren kritisiert. Für das Jahr 2008 haben wir konsequent gemahnt mit erster Erinnerung, zweiter Erinnerung usw. Wir haben dabei die vor längerer Zeit auf einer Mitgliederversammlung beschlossene Mahngebühr berechnet, sicher nicht immer zur Freude mancher. Ich muss zugeben, so wie das Verfahren bisher geregelt war, ist es nicht glücklich. Wir sollten nicht sofort mit der ersten Erinnerung eine Gebühr erheben, auch wenn diese Erinnerung Arbeit macht und Porto kostet. Künftig wird – so jetzt vom Vorstand beschlossen

– eine Mahngebühr i.H.v. 30,- € erst mit der zweiten Mahnung sprich Erinnerung erhoben. Angekündigt wird diese Mahngebühr im ersten Erinnerungsschreiben.

Denjenigen, die aufgrund der vielen Rechnungen zum Jahreswechsel die Zahlung einmal „vergessen“, kann ich nur die Einzugsermächtigung ans Herz legen. Mit Ihrer ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung kann der Verein den Beitrag bzw. die Gebühren und Mieten zum jeweiligen Zahlungszeitpunkt von Ihrem Konto abbuchen. Das ist für beide Seiten einfach und übersichtlich. Falls hier einmal aus Ihrer Mitgliedersicht im Einzelfall etwas nicht richtig läuft, so können Sie der Abbuchung gegenüber Ihrer Bank widersprechen ohne Angabe von Gründen. Damit wird die Buchung storniert mit Zinsstellung des Tages der Abbuchung. Auf Deutsch heißt das, dass in diesem Falle Sie keinen Zinsverlust haben und Ihr Geld Ihrem Konto wieder gutgeschrieben wird.

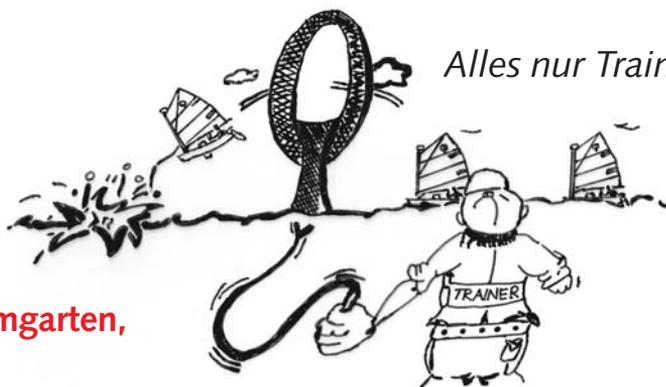
Wir werden jedem Mitglied eine Einzugsermächtigung den nächsten Rechnungen beifügen und hoffen, dass möglichst viele von Ihnen diese erteilen.

Sofern sich das oben aufgezeigte Liquiditätsproblem im nächsten Jahr nicht grund-

sätzlich verbessert, werden wir vorrangig aus den vorhandenen Mitteln unsere festen Verpflichtungen bedienen und Investitionen und sportliche Unterstützungsleistungen zurückstellen müssen. Wir können nicht als Verein eine Bankfunktion für Mitglieder übernehmen. Das wäre allerdings sehr bedauerlich, da ja z.B. unsere Segler und insbesondere unsere Jugend finanzielle Unterstützung als eine sichere Zusage braucht für die sportlichen Aktivitäten und Planungen. Hier Einschränkungen vorzunehmen, nur weil geplante Einnahmen in größerem Umfang nicht zeitgerecht erfolgen, halte ich für bedauerlich. Aber letzten Endes wird mir jeder zustimmen, dass im Zweifelsfalle es nicht anders gehen kann. Wir können als Verein finanzielle Mittel nicht vorstrecken, wenn diese noch nicht eingegangen sind.

Vor diesem Hintergrund und auch vor dem Hintergrund der Mitgliederentwicklung planen wir jetzt schon das Jahr 2009 und mittelfristig auch notwendige und wünschenswerte Investitionen und Instandsetzungen, aber auch sportliche Unterstützung und Förderung für die nächsten 3 Jahre.

Wir werden Ihnen dies spätestens auf der nächsten Mitgliederversammlung vorstellen.



Alles nur Training!

Christian Baumgarten, Jugendleiter:

Liebe Clubmitglieder!

Alles nur Training !

bzw. Alles nur für ein gutes Training!

Unter diesem Motto stand und steht auch weiterhin die Arbeit unserer Jugendabteilung.

In den letzten zwei Jahren haben wir – die Jugendabteilung – viel bewegt, angefangen von der Neuorganisation des Trainings bis hin zur selbstverantwortlichen Kontoführung mit eige-

nem Haushalt.

In diesem Jahr waren die ca. 180 Mädchen und Jungen wieder sehr erfolgreich in Deutschland und Europa unterwegs. Hier nur zwei Beispiele:

1. Im August ist die 470er Mädchencrew Annika Bochmann mit Anika Lorenz in Kroatien Junioren-Europameister geworden.
2. Im Oktober gewann die 470er Jungencrew

Daniel Zepunkte mit Dustin Baldewein bei der Deutschen Meisterschaft im PYC den Deutschen Meistertitel.

Auch in den weiteren Jugendklassen Laser, 420er und Optimist erzielte der Nachwuchs sehr gute Platzierungen. Besonders die Erfolge unserer Optimistensegler, die sich in Teilnehmerfeldern von bis zu 240 Booten durchsetzen müssen, zeigen uns, dass unsere Trainer eine solide Basis für die nächsten Jugendklassen gelegt haben.

An dieser Stelle möchte ich mich ganz herzlich für die sehr gute Arbeit der hauptamtlichen Trainer Kathrin Röhner und Marko Müller, sowie bei den zusätzlichen Honorartrainern Marlene Steinherr, Annika Markmann, Fritz Vogdt, Christopher Körper, Mark Bayer, Jens Steinborn, Matthias Treske und Carlo Jurth bedanken. Sie haben auch in diesem Jahr wieder bewiesen, dass sie ein gutes Händchen im Umgang mit unseren Seglern hatten. Es ist für unsere Honorartrainer nicht immer einfach, Studium und Training unter einen Hut zu bekommen. Trotzdem schaffen sie es immer wieder, unseren Nachwuchsegler ihre eigenen Erfahrungen zu vermitteln. An dieser Stelle sollte vielleicht auch noch einmal erwähnt werden, dass sie lieber unsere Jugendlichen am Wochenende auf Regatten betreuen, anstatt selber zu segeln.

Aber für mich sind nicht nur die Erfolge der Jugendabteilung wichtig, sondern ich verfolge mit großem Interesse die Entwicklung der Kinder, die neu zu uns kommen, um das Segeln zu erlernen: wenn sie im Januar mit der Theorie bei uns beginnen, dann ab Mai die ersten Segelversuche auf dem Wasser unternehmen und im September mit der Erlangung des Jungstehens ihre erste Segelsaison beenden. Es müssen nicht alle erfolgreiche Regattasegler werden. Wichtig ist mir, dass unsere Jugendlichen sich am Segelsport erfreuen, um ihr Selbstvertrauen sowie Geist und Körper zu stärken.

Hier ein Beispiel, dass unsere Jugendtrainer bei diesem Bestreben nicht so schnell aufgeben: Vor zwei Jahren hat Carlotta S. mit dem Segeln begonnen. Doch damals hatte sie noch zu viel Respekt und Angst auf dem Wasser und hat nach kurzer Zeit den Versuch abgebrochen.

In diesem Jahr hat sie unter Anleitung der neuen Trainerin Kathrin Röhner und dem ihr schon vertrauten Jugendtrainer Fritz Vogdt einen neuen Versuch gestartet. Nach bestandener Theorie plagten Carlotta wieder plötzlich auftretende Bauchschmerzen, wenn sie an die Praxis dachte und es zum Training ging. Doch durch die einfühlsame Trainerarbeit hat sie diese Angst allmählich überwunden und langsam Spaß am Segeln gefunden. Im September hat Carlotta erfolgreich ihren Jungstehenschein bestanden und sogar schon an zwei Regatten (Wentzelpokal und Anfängerregatta vom PYC) teilgenommen.

Liebe Carlotta, große Klasse, weiter so! Dieses Beispiel zeigt, was der Jugendausschuss unter Jugendarbeit versteht, denn es ist uns im höchsten Maße wichtig, den uns anvertrauten Jugendlichen eine neue Zukunft zu eröffnen. Viele reden abfällig über die heutige Jugend, doch in unserem Verein steigt die Zahl der Jugendlichen, die viel Zeit mit dem Segelsport verbringen. Damit bekommen wir sie vom Computer, vom Fernseher und letztendlich auch von der Straße weg. Wir geben ihnen ein „zu Hause“ und hoffen, dass sie später auch dem Verein treu bleiben.

Liebe Mitglieder, die meisten von uns haben wie Carlotta das Segeln im VSaW erlernt und eine schöne Jugendzeit in unserem Verein erleben dürfen.

Liebe Mitglieder, um 180 Jugendlichen den Segelsport unter den heutigen Bedingungen zu ermöglichen, bedarf es großer Anstrengungen, die der Verein nicht alleine bewältigen kann.

Um diese gute Jugendarbeit weiterhin erfolgreich fortsetzen zu können, wende ich mich heute mit einer herzlichen Bitte an Sie. Wir brauchen dringend Ihre Unterstützung für neues Bootsmaterial, für ein neues Trainerboot zur Regattabetreuung, Transportbusse usw. Bitte spenden Sie für Ihre Jugendabteilung. Jeder Beitrag bringt uns immer ein kleines Stück weiter.

Wir wünschen Ihnen allen eine geruhige Weihnachtszeit, einen Guten Rutsch ins neue Jahr 2009 und verbleiben mit sportlichem Gruß
Ihre Jugendabteilung vom VSaW

*PS: Das Jugendkonto des VSaW wird bei der Commerzbank geführt:
Konto-Nr. 442 223 400 BLZ: 100 400 00*



Lutz Patrunky bietet vor Beginn der Segelsaison wieder Vorträge an. Nutzen sie diese Gelegenheit, um sich auf die Saison 2009 vorzubereiten :

Sonntag, 18.1.09 11.00 Uhr Die neuen Wettfahrtregeln RRS 2009-2012

Was hat sich geändert und was ist neu ?

Sonntag, 25. 1. 09, 11.00 Uhr Taktik und Strategie

Wie segele ich schneller und schlauer als meine Konkurrenz?

Welche Fehler gilt es zu vermeiden ?

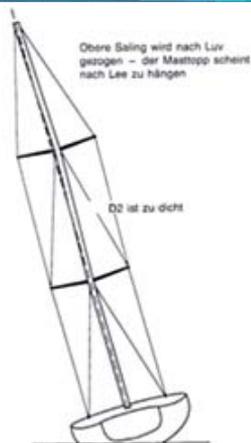
Sonntag, 15. 2. 09, 11.00 Uhr Trimm und Technik

One Design Klassen

Nanotechnologie

Was ist das ?

Beschichtungen von Holmenkol



Einlass : 10.30 Uhr

Ort :

Verein Seglerhaus am Wannsee

Am Großen Wannsee 22-26, 14109 Berlin

Teilnahmegebühr:

Erwachsene: 12,-,- Ä

Jugendliche bis 16 J.: 8,-,- Ä

LP Sailcoaching Lutz Patrunky

Dubrowstraße 38, D-14129 Berlin Germany

fon +49-(0)30-801 2528

fax +49-(0)30-8090 7196

mobil +49-(0)171-262 5137

e-mail LP@LP-Sport-Systems.com

skype lutzpatrunky

Erinnerungen an Joachim von Wnuk

Meine ersten Erinnerungen an Achim gehen auf das Jahr 1950 zurück.

Achim segelte damals einen alten Piraten mit zweistelliger Nummer und war ein Konkurrent in vielen Regatten. Sein Pirat, ein Vorkriegsbau, kam mit unseren neuen Piraten nicht mit, aber er segelte tapfer mit olympischem Geist.

Engen Kontakt bekamen wir beide in der Ära Collignon auf dem Sechser „Michel“ im Jahr 1955. Achim war auf dem Vorschiff eingeteilt und ich an der Großschot. „Collone“ nahm uns kräftig ran und verlangte, dass wir zwei bis dreimal in der Woche trainierten. Dann hieß es die Havel rauf und runter, ein Spinnakermanöver jagte das andere, während der Alte mit der Stoppuhr in seinem Cockpit saß und alles kontrollierte. Fehlte man zweimal beim Training, flog man aus der Mannschaft.

Ende 1955 beschloss Dr. Collignon, in der Mannschaft hieß er nur „der Alte“, zum Bodensee zu fahren und dort die Bodenseewoche verbunden mit der Schweizer Meisterschaft der 6 m R-Klasse mitzusegeln. Das war eine große logistische Aufgabe. Achim musste das Material zusammenstellen und mir fiel die Transportfrage zu. Das hieß Besorgen des Waggons und die Kontrolle des Transportweges von Berlin nach Friedrichshafen. Im Juli ging es los und wir nahmen Quartier in Langenargen im Hotel „Löwen“, in dessen Hafen wir den „Michel“ festmachten.

Unsere Konkurrenz war vom Feinsten. Segler vom Bodensee und vom Genfer See waren vertreten.

Résumé war der Sieg in der „Woche“, Schweizer Meister konnten wir nicht werden, weil dies nur ein Schweizer werden durfte. Bei der Überfahrtregatta von Friedrichshafen nach Romanshorn habe ich Achim noch nie so sprachlos gesehen wie in der Situation, als uns der neue Vogel-Spinnaker bei Windstärke 6-7 aus den Lieken flog und Achim ungläubig seinem Spinnaker nachschaute, der sich vor uns auf den Weg nach Romanshorn machte. Aber innerhalb von drei Minuten stand der zweite Spinnaker. Hartes Training machte sich bezahlt.

In den späteren Jahren lernte ich Achim von einer ganz anderen Seite kennen. Unsere Arbeit im Finanzausschuss unter Hans-Botho Hildebrandt zeigte einen Achim, der konsequent seine Meinung sagte, aber auch zu Kompromissen bereit war. In meiner Amtszeit als Schatzmeister war Achim mir eine große Hilfe, obwohl seine Fragen und Statements mich manchmal richtig gelöchert haben.

Achim, es ist schade, dass Du so früh gegangen bist. Ich werde Dich nie vergessen.

Kieler Woche



BOOT UND FUN BERLIN 2008

Harald Koglin

Auf der diesjährigen Bootsmesse „BOOT UND FUN BERLIN 2008“, die vom 19. bis 23. November auf dem Messegelände unter dem Funkturm ihre Tore geöffnet hatte, war der VSaW mit einem eigenen Stand vertreten. Kathrin Röhrner, Marko Müller, Christian Müller, Benjamin Hecker sowie Frank Butzmann standen allen Messebesuchern sowie vielen Freunden und Gästen unseres Vereins für Fragen und Informationen zur Verfügung. Dieses Angebot wurde ausgiebig genutzt. Der Stand war in seiner Gestaltung, die mit der Präsentation unserer erfolgreichen Jugendarbeit auf die Gewinnung sowohl neuer Mitglieder als auch neuer Sponsoren abzielte, dank der hervorragenden Unterstützung von Thomas Köbberdt äußerst gelungen - Lob dafür von allen Seiten. Die Messe startete am Mittwochnachmittag mit einem Tag, der ausschließlich den Fachbesuchern vorbehalten war – von Donnerstag bis Sonntag dann war für das breite Publikum geöffnet.

Der Tag für die Fachbesucher endete mit einer Galanacht für die Aussteller und deren Gäste. Der Vorstand des VSaW nahm diesen Eröffnungsabend zum Anlass, die Mitglieder



auf den Messestand des Vereins einzuladen. Viele Mitglieder folgten dem Ruf und genossen den Abend in zwangloser Atmosphäre bei einem gepflegten Getränk, das dank der Sponsoren in ausreichender Menge vorhanden war. Es wurde intensiv über die Belange des Vereins diskutiert, aber es gab auch viele andere Themen, die angesprochen wurden. So berichteten die Olympia-Seglerinnen Ulrike Schuemann und Julia Bleck den Mitgliedern über ihre Erlebnisse in China und ihre Pläne für die kommenden Jahre.

Der VSaW hat sich mit seinem Auftritt bei der Messe bestens in der Öffentlichkeit präsentiert und wird auch im nächsten Jahr wieder auf der Messe vertreten sein. Den Termin (26.-29.11.09) sollte man sich schon vormerken.

Steuermannspreise 2008

Olympische Boots-Klassen	1. Ulrike Schuemann	Yngling
	2. Matthias Miller	Drachen
	3. Philippe Fischer	Finn
Internationale Klassen	1. Markus Wieser	Drachen
	2. Kathrin Kadelbach	Matchrace
	3. Axel Mertens	Streamline
Jugend	1. Annika Bochmann	470er
	2. Daniel Zepuntke	470er
	3. Victoria Jurczok	420er
Optimist	1. Muriel Schröder	
	2. Paul Nägele	
	3. Jana Jacob	
See	1. Peter Schmidt	
	2. Hubert Hirschfeld	

Anlässlich des traditionellen Putenessens am 6. Dezember, bei dem man wieder in harmonischer Atmosphäre vorzüglich speiste, wurden auch wieder die Gewinner der Steuermannspreise für die Saison 2008 geehrt.

„Seit langem das schönste Absegeln!“

Dr. Frank Nietruch und alle Helfer

Das vereinsinterne An- und Absegeln gehört zu den wichtigen traditionellen Veranstaltungen unseres Vereinslebens. Deshalb auch vor dem diesjährigen Absegeln wieder die gleiche Frage: Wie wird das Wetter werden ?? Wie steht es mit der Resonanz bei unseren Seglern?

Die meisten Dickschiffe am Nordsteg dümpeln Mitte Oktober 2008 mit schon gelegten Masten verwaist an ihren Leinen. Denn am letzten Oktoberwochenende wird im VSaW ein großes Segel-Event, das 17. Berlin Match Race, stattfinden. Da würde das Abriggen der Dickschiffe sehr stören. Aber schon drei Tage nach dem Match Race ist der Kran zum Aufslippen bestellt – kein sehr gutes Timing für das Absegeln am 25. Oktober.

Der Tag des Absegelns beginnt – wie im Wetterbericht prophezeit – kalt und neblig. Eine kleine, aber fröhliche Schar von Seglern trifft sich trotzdem kurz vor elf Uhr an der Terrasstreppe zur Skipper-Besprechung. Hans Wrede begrüßt im Namen des Vereinsvorstands.

Nach dem üblichen Startschuß aus der Signalpistole laufen die Schiffe bei leichter Brise aus dem Hafen aus. Hinter der „Usaramo“, die diesmal den Kommodore-Stander führt, kreuzen die Schiffe in langsamer Fahrt in Richtung Pfaueninsel. Der Schiffsführer der „Lieselotte“, Robert Niemczewski, bringt das „Marketenderschiff“ rechtzeitig an den vorgesehenen Ankerplatz. Insgesamt versammeln sich zwölf Schiffe an der Pfaueninsel friedlich zum Päckchen.



Es ist fast windstill und daher relativ angenehm. Fast alle Segler versammeln sich auf der „Lieselotte“, wo zunächst dem schmackhaften Erbseneintopf kräftig zugesprochen wird. Auch das kühle Bier läuft gut und reicht gerade so!

Dann holt Bob Splinter seine Gitarre und die VSaW-Segler erweisen sich als gute und ausdauernde Sänger. Die Stimmung ist prächtig und der Nachmittag vergeht wie im Fluge. Erst knapp vor dem Beginn der Live-Musik um 17 Uhr im Casino erreichen die Segler den Hafen.

Übereinstimmende Aussage der Segler, die 2008 an der Pfaueninsel dabei waren: „Das schönste Absegeln seit langem!“

Übrigens: 2009 wird auf Wunsch vieler Mitglieder das Ansegeln wesentlich später als bisher, nämlich am 2. Mai, stattfinden. Somit besteht die Chance, dass alle Schiffe nach dem Slippen ohne Streß aufgeriggt und ausgerüstet werden können, um bei unserem Event dabei sein zu können.

Der Termin für das VSaW-Absegeln 2009 ist – ebenfalls wesentlich früher als gewohnt – auf den 26. September festgelegt worden. Es verbleibt also nach dem Absegeln noch reichlich Zeit, die Schiffe für das Winterlager vorzubereiten.

Wir sind sicher, dass die neue Terminplanung vielen Vereinskameraden entgegenkommen wird.



GROSSER SOUND. KLEINE RATE.

Das Sondermodell MINI One iPod inkl. MINI Smile,
iPod-Schnittstelle und iPod nano.



für nur **239,-^{EURO*}**

mtl. MINI Smile Rate inkl. Vollkasko

Abbildung ähnlich. Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,3 l / 100 km innerorts 6,8 l / 100 km, außerorts 4,4 l / 100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 128 g / km

Club - Beratung

Karsten Volklant, 030 790095 - 69
karsten.volklant@riller-schnauck.de
Berlin Steglitz Hindenburgdamm 68

Pepper Paket:

LIGHTNING BLUE, Stoff Cosmos Carbon Black,
Klimaanlage, Leichtmetallräder, CD-Radio,
Dynamische Stabilitäts Control, Bordcomputer, u.v.m.
18.570,00€ zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten

* Leasingangebot inkl. Versicherung:
Laufzeit 36 Monate, Laufleistung p.a 10.000 km,
Anzahlung 999,-€, 239,-€ monatlich

Riller & Schnauck

Berlin



Teltow

www.riller-schnauck.de





Sie denken an
Wunsch.

**Wir auch an
Engagement.**

Investment Banking • Private Banking • Asset Management

Credit Suisse unterstützt seit 10 Jahren den Verein Seglerhaus am Wannsee 1867. Für Segler, für deren Fans und Freunde und natürlich für alle anderen lässt Credit Suisse ganz persönliche Visionen Wirklichkeit werden. Sprechen Sie mit Ihrem Credit Suisse Berater oder besuchen Sie uns im Internet: www.credit-suisse.com/de

Neue Perspektiven. Für Sie.

CREDIT SUISSE 