

Verein  
Seglerhaus  
am  
Wannsee  
1867



# VSaW Seglerhaus-Brief 2010/2



MARINE  
POOL   
SPIRIT OF THE OCEAN

RÉGATES ROYALES  
DE CANNES

RÉGATES ROYALES  
DE CANNES

*marinepool.de*

# Liebe Clubmitglieder !



Die Segelsaison 2010 war für unseren Verein eine sehr erfolgreiche Saison. Einzelheiten werden in diesem Seglerhausbrief berichtet. Von dieser Stelle aus gratuliere ich den zahlreichen Preisträgern und Meistern aus unserem Verein sehr herzlich.

Mit der Kieler Woche, zwei Internationalen Deutschen Meisterschaften auf dem Wannsee und dem bewährten Berlin Match Race Anfang November haben wir neben unseren Standardwettfahrten wieder sehr erfolgreiche Regattaveranstaltungen durchgeführt. Dafür großen Dank an die hiermit befassten Organisatoren, Wettfahrtsleiter und Helfer auf allen Ebenen ! Mit unserem Fest zum 100-jährigen Geburtstag des (großen) Seglerhauses blicken wir auf eine besondere Feierlichkeit im Kreise der Mitglieder zurück. Besonderer Dank an Rolf Bähr für seine schöne und interessante Festrede hierzu sowie an Ehepaar Hellmann für die wunderbaren „Seglerhaus-Torten“.

Für das Thema Kommunikation zwischen dem Verein und den Mitgliedern sowie umgekehrt, aber auch zwischen den Mitgliedern selbst hat der Vorstand unser langjähriges Mitglied Harald Koglin gewonnen und zum „Medien-

obmann“ ernannt. Dieses Amt ist in der Satzung (bisher) nicht vorgesehen. Vorstand und Geschäftsführung werden jedoch ab sofort mit dem Medienobmann eng kooperieren. Alle Mitglieder sollten sich auch an ihn wenden, wenn sie Vorschläge und Beiträge zur Homepage, für die Newsletter und das neu einzuführende Forum, aber auch für zukünftige Ausgaben dieses Seglerhausbriefes beisteuern wollen.

Eine weitere, schon vor einigen Jahren erkannte Lücke im Katalog der Zuständigkeiten der Vorstandsmitglieder haben wir durch die Wiederbelebung der Geselligkeitskommission geschlossen. Unter der Führung von George Brenninkmeijer haben sich die Mitglieder Maja Nietruch, Dr. Gabriele Dorfstecher und Franziska Pochhammer zur Verfügung gestellt. Anregungen für diesen Bereich aus dem Mitgliederkreis sowie auch Hilfe bei der Durchführung sind willkommen.

Im November haben wir mit zwei Musikveranstaltungen im Verein eine alte Tradition wieder aufgenommen. Zunächst war es die Jazz-Big-Band um unser Mitglied Thomas Danneberg, die uns mit Hilfe der Berliner Volksbank als Förderin und Einladende in gute alte Zeiten versetzte.

Am 21. November 2010 kam ein Bläser-Quintett aus dem Rundfunk-Sinfonie-Orchester, verstärkt um eine Pianistin zu uns, um „Kammermusik vom Allerfeinsten“ in unserem Saal zu bieten. Das Konzert wurde mit Ü-Wagen aufgenommen



und am Folgetag im Hauptabendprogramm ausgestrahlt. Kernstück des Konzertabends war eine Auftragskomposition zum Thema Segeln und Seglerhaus von Wolf-Günter Leidel, einem zeitgenössischen Komponisten aus Erfurt, das die Anwesenden sämtlichst begeisterte (was ja bei „moderner“ Musik nicht immer der Fall ist). Dank an die höchst professionellen Musikanten – auch dafür, dass sie auf die Gage zugunsten unserer Jugendarbeit verzichtet haben. Es war eine schöne Einstimmung in die Vorweihnachtstage – unterstützt durch die bewährte Küche der Familie Hellmann.

Ich hoffe auf ein zahlreiches Wiedersehen beim Neujahrsbrunch am Sonntag, den 16. Januar 2011, um 11:00 Uhr im Seglerhaus!

Mit herzlichen Grüßen

Ihr  
Dr. Andreas Pochhammer

Brillen und Contactlinsen

**SIVEDI BERLIN**

Augenoptik

präsentiert



**ic! berlin**

Ein Bestseller - Trends aus Berlin



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

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

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

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

**Info-Hotline Klaus Heller: ☎ 88 68 32 33**

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

## Aktuelles

Regattatermine 2011	4
Termine Verein 2011	5
Impressum	6
Neuaufnahmen	7
<b>VSaW-News:</b>	
VSaW-Erfolge 2010	8
Bußtagssitzung 2010	11
Neue Ferienregatta 2011??	12
Kammermusik im Seglerhaus	12
100 Jahre Ruth von Spankeren	12
Gebühren	13
Inserieren im Seglerhaus-Brief	13
Jugendabteilung = WANNSEEATEN	13
Bericht des Schatzmeisters	14
WANNSEEATEN Stiftung Berlin	17

## Regatten / Fahrtensegeln

Distrikt Meisterschaft 2010 Starboot	18
Kieler Woche 2010	19
Edelholz-Regatta 2010	20
Einladung der WANNSEEATEN	21
DM 20qm-Jollenkreuzer 2010	22
JEM 470er La Rochelle	24
Vorolympische Regatten 470er Weymouth	25
Gold-Cup Nordische Folkeboote	28
IDM der Starboote	30
BMW Berlin Match Race	32

## Fahrtensegeln:

Mit „Piccolo“ im Mittelmeer	34
Von den Galapagos-Inseln nach Samoa	40
Segeltörn, diesmal gemütlich	48

## Jugend – Wannseeaten

Pfingst-Festival	52
Kokosnuss-Cup	53
Intercup 2010 Warnemünde	54
Opti-Olympiade 2010	55
Sommeraktivitäten der WANNSEEATEN	57
WM Laser Radial in Largs/Schottland	60
Laser EM 2010 Hourtin	61
420er WM in Israel	63
WannseeKids 2010	64
IDJM Laser/German Open d. 4.7/Wismar	65
Anfänger-Regatta PYC	67
Seglerhaus-Preis 2010	69
Wentzel-Pokal 2010	70

## Clubgeschehen

Steuermannspreise 2010	69
Folkeboot-Training im VSaW	71
Training mit Walen vor Sydney	72
„Wings for handicapped e.V.“ im VSaW	74
100 Jahre Clubhaus – Clubmeisterschaft	75
Yardstick-Regatta	76
Bremer Hochseeabend – Goldener Kompass	77
Kanu-Reise zum Yukon – Fortsetzung	78
Große Silvestergala 2010 im Casino	80

# Regattatermine 2011



1. Yardstick Fr., 6. Mai

**Wannsee-Pokal** VSaW / PYC  
Sa., 7. + So., 8. Mai

2. Yardstick Fr., 13. Mai

3. Yardstick Fr., 20. Mai

4. Yardstick Fr., 27. Mai

**Yardstick-Trophy** PYC / VSaW  
Do., 2. Juni

**Wannsee-Woche** PYC / VSaW  
Fr., 3. – So., 5. Juni

5. Yardstick Fr., 10. Juni

**Opti-Pfingst-Festival** PYC / VSaW  
Sa., 11. – Mo., 13. Juni

**Kieler Woche**  
Sa., 18. – So., 26. Juni

**BMW Sailing Cup**  
Fr., 1. – So., 3. Juli

6. Yardstick Fr., 8. Juli

**Edelholz-Regatta**  
Sa., 9. + So., 10. Juli

7. Yardstick Fr., 15. Juli

8. Yardstick Fr., 22. Juli

9. Yardstick Fr., 29. Juli

10. Yardstick Fr., 5. August

11. Yardstick Fr., 12. August

**Damen Match Race**  
Fr., 19. – So., 21. August

12. Yardstick Fr., 26. August

**Club-Matchrace**  
Sa., 27. + So., 28. August

**Wentzel-Pokal (1)**  
Di., 30. August

13. Yardstick Fr., 2. September

**Wentzel-Pokal (2)**  
Di., 6. September

**Commodore-Cup**  
Sa., 10. September

**Wentzel-Pokal (3)**  
Di., 13. September

**Seglerhaus-Preis**  
Sa., 17. + So., 18. September

**Wentzel-Pokal (4) mit Siegerehrung**  
Di., 20. September

14. Yardstick Fr., 23. September

**Raubritter-Pokal (BM) Drachen,  
Fawell-Preis H-Boot, Cela-Cup Streamline**  
Fr., 30. Sept. – So., 2. Okt.

**German Open Soling**  
Sa., 1. – Mo., 3. Oktober

**IDJM 29er**  
Sa., 8. – Mo., 10. Oktober

**Lawuse-Preis**  
Do., 13. + Fr., 14. Oktober

**J.-Hunger-Gedächtnis-Preis** VSaW / PYC  
Fr., 21. – So., 23. Oktober

**20. BMW Berlin Match Race**  
Do., 3. – So., 6. Nov.

**21. Opti-Eiscup**  
So., 13. November

Stand: 1.12.2010

# Termine Verein 2011



Aktuelles

## Neujahrsbrunch

So., 16. Januar  
Ab 11.00 Uhr

## Ansegeln VSaW und Wannsee

Sa., 16. April im BYC

## Aufslippen

Mi., 9. + Do., 10. November

## Vortrag Yukon Paddeltour

Sa., 22. Januar  
17.00 Uhr

## Pfingstkonzert

So., 12. Juni  
11.00 Uhr

## BuBtagsversammlung

Mi., 16. November  
19.00 Uhr

## Feuerzangenbowle

Sa., 22. Januar  
19.00 Uhr

## Opti-Olympiade

Di., 28. Juni

## Gartenzweg (Skatrunde)

Fr., 18. November

## Klönshnack mit der Jugendabteilung

Sa., 19. Februar  
15.00 – 18.00 Uhr

## WannseeKids

Sa., 13. + So., 14. August

## Galanacht Bootsmesse Berlin

Mi., 23. November

## Jugendversammlung

So., 13. März, 11.00 Uhr  
**Basar:** 13.00 Uhr

## Sommerfest

Sa., 20. August

## Theater im Palais

Do., 24. November,  
20.00 Uhr

## Jahreshauptversammlung

So., 20. März  
11.00 Uhr

## Absegeln VSaW mit Siegerehrung für die Yardstick-Regatta

Sa., 24. September

## Putenessen

Sa., 3. Dezember

## Gartenzweg (Skatrunde)

Fr., 1. oder 8. April

## Absegeln Wannsee und Unterhavel im ASV

Sa., 8. Oktober

## Silvester im VSaW

Fr., 31. Dezember

## Abslippen

Mi., 6. + Do., 7. April

Die Redaktion wünscht allen Mitgliedern sowie den Freunden des VSaW und den Lesern dieses Seglerhaus-Briefes eine ruhige und friedliche Advents- und Weihnachtszeit.

Rutschen Sie gut ins Neue Jahr und viel Gesundheit und Erfolg!

Stand: 1.12.2010 –  
Änderungen vorbehalten.

## 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
Anнемieke 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 Fax: 030/805 11 56  
vsaw@vsaw.de

### 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

### Konto der WANNSEEATEN-Stiftung Berlin:

Sportstiftung Berlin  
Berliner Sparkasse/Landesbank Berlin AG  
BLZ 100 500 00 Kto: 601 607 61 61  
Zweck: *Wannseeatenstiftung Berlin, Spende in den Stiftungsstock*

### Impressum:

Seglerhaus-Brief des  
Vereins Seglerhaus am Wannsee e.V.  
Redaktion: Frank Butzmann, Harald Koglin,  
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 030/81 19 57 95

### 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 30. Juni 2010:



**Georg Worm**  
Außerordentliches Mitglied  
*Paten:*  
*Kurt Weigelt*  
*Dr. Frank Nietruch*



**Hans-Reiner Schröder**  
Außerordentliches Mitglied  
*Pate:*  
*Dr. Andreas Pochhammer*



**Jens Heutling**  
Außerordentliches Mitglied  
*Paten:*  
*Dr. Helmut Elsner*  
*Dirk Schmidt*



**Clemens Fackeldey**  
Familienmitglied

## am 22. September 2010:



**Angelika Brehmer**  
Familienmitglied



**Antonia Hellmann**  
Juniorenmitglied



**Dr. Ralf Hänsel**  
Außerordentliches Mitglied



**Markus Helmchen**  
Außerordentliches Mitglied  
*Paten:*  
*Winnie Semmer*  
*Thomas Zander*



**Carl-Michael Mackensen**  
Außerordentliches Mitglied  
*Paten:*  
*Stefan Gründt*  
*Thomas Zander*

# Eine erfolgreiche Saison für den VSaW

Mit Stolz möchten wir unsere erfolgreichen Segler und ihre Ergebnisse des Jahres 2010 auflisten, wofür sie am 9. Januar 2011 durch den Berliner Segler-Verband geehrt werden.

## Olympische Klassen:

### **Kathrin Kadelbach (mit ihrer Vorschoterin Friederike Belcher NRV) 470er w.**

- \* Platz 4 – SWC Kieler Woche
- \* Platz 7 – SWC Sail für Gold Weymouth

Nach zweieinhalb Jahren Pause im 470er beenden Kathrin Kadelbach und ihre Vorschoterin Friederike Belcher, geb. Ziegelmayr, das Medalrace im 470er als Zweite und werden damit auf Anhieb Gesamtvierte bei der Kieler Woche 2010. Danach ersegeln Sie bei den Weltmeisterschaften der 470er in Den Haag ihre B-Kader-Qualifikation. Beim Sailing-World-Cup sind sie mit ihrem 7. Platz die einzigen Deutschen in den Medalraces aller Olympischen Klassen.

### **Annika Bochmann und Anika Lorenz 470er w.**

- \* Junioren-Europameisterinnen 2010
- \* Bronze-Medaille Deutsche Juniorenmeisterschaften

Nach ihrem ersten Europameistertitel 2008 gelingt es den beiden An(n)ika's erneut, den begehrten Titel zu erringen, und sie bestätigen damit ihre konstante Leistung.

### **Victoria Jurczok und Josephine Bach 470er w.**

- \* Bronze-Medaille Junioren-Europameisterschaften w. in La Rochelle
- Knapp mussten die „Berliner Junior-Sportler des Jahres 2009“ sich ihren Vereinskameradinnen geschlagen geben, obwohl auch sie gerne den Titel, den sie 2009 geholt hatten, verteidigt hätten.

### **Daniel Zepuntke und Dustin Baldewein 470er**

- \* Bronze-Medaille Junioren-Europameisterschaften in La Rochelle
- \* Internationale Deutsche Meister
- \* Deutsche Juniorenmeister

Daniel Zepuntke (Deutscher Meister im Optimist 2004) und Dustin Baldewein (Deutscher Meister Laser Radial und Sieger der Kieler Woche 2006) wiederholten ihren Erfolg von 2008 und wurden erneut Deutsche Meister im 470er.

### **Tim Elsner (mit seinem Vorschoter Oliver Szymanski JSC) 470er**

- \* Silber-Medaille Junioren-Europameisterschaften in La Rochelle
- Durch den Umstieg in das Starboot wurde Tim und Oliver die verdiente Qualifikation C-Kader nicht zuerkannt. Allerdings kann der Einstieg in das Starboot mit einem 8. Platz bei den Internationalen Deutschen Meisterschaften als gelungen bezeichnet werden.

### **Jan-Jasper Wagner und Lennart Scheuffler 470er**

- \* Bronze-Medaille Internationale Deutsche Meisterschaft

### **Cedric Deppe (mit seinem Vorschoter Lasse Gülzow PYC) 470er**

- \* Deutscher Junioren-Meister U17

### **Katja Kowalski Laser-Radial**

- \* Platz 8 – Jugendweltmeisterschaft
- \* Platz 6 – Europameisterschaft
- \* Platz 4 – Deutsche Juniorenmeisterschaft U19

**Malte Kamrath    Laser Standard**

- \* Platz 3 – SWC Melbourne
- \* Bronze-Medaille Internationale Deutsche Meisterschaften

**Nils Herrmann    Laser Standard**

- \* Platz 3 – Deutsche Juniorenmeisterschaft
- \* Platz 7 – Internationale Deutsche Meisterschaften

**Jan Kowalski    Laser Standard**

- \* Platz 5 – Deutsche Juniorenmeisterschaften

**Marco Grasse    Laser Standard**

- \* Platz 8 – Internationale Deutsche Meisterschaft

**Philippe Fischer    Finn**

- \* Internationaler Deutscher Vize-Meister

**Lars Kiewning    Starboot**

- \* Platz 4 – Internationale Deutsche Meisterschaften

## Nicht-Olympische Klassen:

**Nicola Birkner    505er**

- \* Platz 1 – Frauenwertung Weltmeisterschaft
- \* Platz 8 – Deutsche Meisterschaften

**Markus Wieser    Drachen**

- \* Europameister

**Frank Butzmann    Drachen**

- \* Platz 5 – Europameisterschaften

**Bernd Schreiber    FD**

- \* Platz 6 – Internationale Deutsche Meisterschaft

**Philipp Kadelbach, mit Martin Fey und Philippe Fischer    Streamline**

- \* Platz 1 – German Open

**News News News**

## Nachwuchsklassen:

**Stella Altmann    Laser Radial**

- \* Platz 5 – Jugend-Europameisterschaft U17
- \* Platz 8 – Deutsche Juniorenmeisterschaft U19

**Frederike Maschke    Laser Radial**

- \* Platz 8 – Jugend-Europameisterschaft U17
- \* Platz 7 – Deutsche Juniorenmeisterschaft U19

**Jana Jakob    Laser 4.7**

- \* Platz 7 – Jugend-Europameisterschaft U16

**Fabian Graf    Optimist**

- \* Platz 6 – Intern. Deutsche Jüngstenmeisterschaft    Plau am See
- \* Platz 1 – Finnische Meisterschaft    Helsinki
- \* Platz 1 – Int. Goldener Opti    Kiel

## Perspektive Olympische Spiele 2012

Die Aufnahme in die Bundes-Kader des DSV ist ausschließlich abhängig von den Leistungen der Segler im internationalen Vergleich.

Durch den Olympia-Segel-Ausschuss des DSV wurden benannt:

### Berufung in B-Kader:

Kathrin Kadelbach	470er
Jan-Jasper Wagner	470er
Lennart Scheufler	470er

### Berufung in C-Kader:

Malte Kamrath	Laser Standard
Annika Bochmann	470er
Anika Lorenz	470er
Victoria Jurczok	470er
Josephine Bach	470er
Denny Naujock	470er
Nils Schröder	470er
Daniel Zepuntke	470er
Dustin Baldewein	470er

### Berufung in D/C Kader:

Katja Kowalski	Laser-Radial
----------------	--------------

News News News

**Gute Chancen auf Qualifikation** und Teilnahme an den Olympischen Spielen 2012 in Weymouth / Großbritannien, haben die Mannschaften

**Kathrin Kadelbach / Friederike Belcher, 470er w.,  
Daniel Zepuntke / Dustin Baldewein, 470er und  
Malte Kamrath, Laser Standard**

Diese drei Mannschaften sind von Segelausschuss zum Olympiateam 2012 des VSaW benannt worden.

2008 war der **VSaW in Peking** mit zwei von insgesamt sechs deutschen Mannschaften vertreten, durch Petra Niemann im Laser Radial und Ulrike Schümann, Julia Bleck und Ute Höpfner. Als dann nach Petra auch Ulrike das Olympische Segeln aufgegeben hatte, wurde kolportiert, dass der VSaW künftig chancenlos sein würde. Aber unsere eigene Jugend hat diese Meinung widerlegt, sodass der VSaW auch heute wieder in vorderster Reihe vertreten ist, und das sogar mit noch sehr jungen, zukunftssträchtigen Leistungsseglern.

Von den Seglern wird heute viel abverlangt. Sie müssen nach dem Abitur ihren Wohnort nach Kiel verlegen, um ständig trainingsbereit zu sein. 200 Tage im Jahr Training sind keine Seltenheit. Teilweise wird gefordert, für den Leistungssport das Studium zu unterbrechen. Unsere jungen Segler sind bereit, ihr Leben dem Leistungssport unterzuordnen. Wir sollten sie dabei, so gut wie möglich, unterstützen.

Auf jeden Fall bin ich sehr stolz, diese tollen jungen Menschen zu den VSaW-Mitgliedern zählen zu dürfen.

Annemieke Bayer

# Bußtagssitzung

Mittwoch, den 17. November 2010

## Themen und Informationen

1. Es wird in Kürze ein **VSaW-Forum für die dynamische Diskussion** der Anliegen der VSaW Mitglieder im VSaW Mitgliederbereich eingerichtet.  
„Verlegte“ Zugangsdaten für den VSaW-Mitgliederbereich können im VSaW-Sekretariat erfragt werden.
2. Alle **Ausschüsse mit ihren Vorsitzenden** sind ebenfalls im Mitgliederbereich unter -VORSTAND/AUSSCHÜSSE zu finden. Mit den bekannten E-Mailadressen können die Ausschuss-Vorsitzenden kontaktiert werden.
3. Zur Bußtagssitzung 2010 ist die **Geselligkeits-Kommission** wieder aktiviert worden.  
Unter der weiteren Leitung von George Brenninkmeijer werden sich Maja Nietruch, Franziska Pochhammer und Gabriele Dorfstecher engagieren.
4. Die Bildung einer **Fahrtensegel-Kommission** wird für das Frühjahr 2011 angekündigt.
5. Als **Medienobmann** wird in Zukunft **Harald Koglin** tätig sein, der bereits seit 2 Jahren die Erstellung des Seglerhausbriefes hervorragend erledigt.  
Harald Koglin wird sich nun auch um die Erstellung des VSaW-Newsletters kümmern (die Anmeldung für den VSaW-Newsletter ist auf der VSAW-Website unter VSaW-Aktuell möglich!).  
Artikel, Fotos, News und Hinweise bitte an [seglerhausbrief@vsaw.de](mailto:seglerhausbrief@vsaw.de)  
Harald Koglin wird ebenfalls das VSAW Forum moderieren und die Homepage pflegen.
6. Der in 2010 ausgegebene **Mitgliederausweis** wird in **2011 nicht fortgeführt**.
7. Die **Casino-Pächter**, Fam. Hellmann, bieten für 2011 ein **Rabattsystem** an.  
Bei Vorauszahlung von 125 € / 250 € bis Ende März 2011 wird ein Rabatt von 5% / 10% auf die Umsatzrechnung Casino gegeben.  
Kontoverbindung: Casino im VSaW,  
Dresdner Bank Berlin, Kto.Nr. 0 456 840 000, BLZ 100 800 00
8. Mit großer Mehrheit wird die Einführung eines **Verzehrbons** befürwortet.  
Über einen entsprechenden Beschlussantrag wird auf der Mitgliederversammlung am 20. März 2011 abgestimmt.

Der Vorstand

## Neue Ferienregatta ??

Für das Jahr 2011 ist angedacht, den Regatta-ambitionierten Mitgliedern eine zusätzliche Möglichkeit zu eröffnen, sich mit anderen Booten und deren gleichgesinnten Crews zu messen. Der VSaW überlegt, sich mit anderen Wannseevereinen an der Ausrichtung der 2. Berliner Ferienregatta zu beteiligen, die an jedem Mittwoch in den großen Ferien mit jeweils einer Wettfahrt gesegelt

werden würde – insgesamt also 6 Wettfahrten. Allerdings ist eine Entscheidung darüber noch nicht gefallen, weil noch organisatorische Dinge zu klären sind. Und auch die Frage, ob die Ergebnisse für die VSaW-Beteiligten mit in die Wertung unserer normal weiter geführten Yardstick-Serie einfließen, bleibt noch zu entscheiden.

In jedem Fall aber wäre die Ferienregatta eine Ergänzung, die hoffentlich auch großen Zuspruch finden würde.

## Kammermusik im Seglerhaus

Am 21. November 2010 war der Große Saal abends in festliches Licht getaucht. Anlass war der Kammermusikabend mit den Bläsolisten des Rundfunk-Sinfonieorchesters (RSB). Sie spielten Stücke von Mozart, Leidel und Thuille. Auf Initiative einiger unserer Mitglieder wurde dieses Konzert möglich, für das die Solisten auf jegliche Gage verzichteten. Alle Einnahmen kamen der Förderung der Jugendlichen unseres Vereins zu Gute.

Olaf Wilhelmer vom ‚Deutschlandradio‘ führte sehr interessant durch das Programm und inspirierte alle, diese Kammermusik-Abende wieder zu einer festen Tradition im VSaW werden zu lassen.

Der Live-Mitschnitt dieses Konzerts war dann am darauf folgenden Montag auf der Welle 'Deutschlandradio Kultur' im Abendprogramm zu hören.

## 100. Geburtstag: Ruth von Spankeren

Am 17. November 2010 feierte unser Clubmitglied Ruth von Spankeren ihren 100. Geburtstag.

Als Vertreter des Vorstandes besuchte Christian Baumgarten sie an ihrem Ehrentag in ihrem Haus am Wannsee unweit unseres Vereinsgrundstücks und überbrachte ihr die besten Wünsche aller Mitglieder.

Noch bis vor wenigen Jahren segelte sie ihren Drachen mit großer Begeisterung. Nun aber tritt sie ein wenig kürzer. Möge sich noch lange das erfüllen, was das Geburtstagkind sich wünscht!



**FIRMENICH**  
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.

Kantstraße 149 • 10623 Berlin • Tel 030.315 988 25  
www.firmenich-yacht.de • info@firmenich-yacht.de

## Gebühren

Andreas Schlitter

Liebe Mitglieder,

die aktuelle Gebührenanpassung sorgt bei einigen wenigen Mitgliedern weiterhin für Gesprächsstoff. Daher möchte ich nochmals die Gründe zur Anpassung bzw. zur teilweisen Erhöhung erläutern:

Neben den Mitgliederbeiträgen sind die Gebühren die Haupteinnahmequelle für uns als Verein. Die Gebühren wurden zum allergrößten Teil seit 2002 nicht mehr angepasst. Daher lag es nahe, eine Anpassung vorzunehmen in der Weise, dass zumindest die Geldwertung ausgeglichen wird. Das haben wir für die meisten Gebühren so getan, indem wir nach dem Verbraucherpreisindex (VPI) angepasst haben. Damit zahlen wir für diese Positionen inflationsbereinigt wieder so viel wie im Jahr 2002.

Darüber hinaus haben wir Gebühren über den VPI angehoben. Dies schien uns nach Diskussionen im Finanzausschuss und im Vorstand auch geboten, um in diesen Fällen ein ausgewogeneres Verhältnis angesichts des

geänderten Nutzungsverhaltens zu bekommen. Im Einzelnen sind dies die Gebühren für Trailer an Land, für die Landleiegeplätze im Sommer, für die Wasserliegeplätze im Winter am Steg und für Schrankmieten.

Da wir aufgrund des Alters unserer Gebäude und Anlagen in Zukunft mit höheren Instandhaltungskosten zu rechnen haben und auch immer wieder unsere Anlagen an die heutigen Bedürfnisse der Mitglieder und Nutzer anpassen, ist es gerecht, die Einnahmen auf mehrere Schultern zu verteilen. Rund 90% der Mehreinnahmen aus der Anpassung per 1. November d.J. bedeuten lediglich einen Ausgleich ggü. 2002, denn die Geldwertung in dieser Zeit hat es ja für die Mitglieder zunächst billiger werden lassen.

Für einen Vorstand ist es im Rahmen seiner Verantwortung in der Geschäftsführung dieses Vereins wichtig, handlungsfähig zu sein. Aus gutem Grunde haben unsere Gründungsväter die Festlegung der Beiträge und Aufnahmegebühren in die Hände der Mitglieder gelegt, die Gebühren aber beim Vorstand belassen.

## Inserieren im Seglerhaus-Brief

Wir möchten noch einmal auf die Möglichkeit hinweisen, Ihr Unternehmen den VSaW-Mitgliedern näher zu bringen. Einige unserer Mitglieder haben davon bereits in dieser Ausgabe Gebrauch gemacht.

**Schalten deshalb auch Sie im Seglerhaus-Brief eine Anzeige.**

Preise für Anzeigen (mit oder ohne Platzierungswunsch), Rabatte für Mehrfachanzeigen oder Beilagen – jeweils auf Anfrage.

Auch für Rückfragen zu Datei-Formaten oder Anzeigengestaltung stehen wir Ihnen gern zur Verfügung. Rufen Sie uns einfach im Sekretariat an.

Wir freuen uns darauf, dass Sie diese Möglichkeit nutzen und unsere Arbeit damit unterstützen.

## Jugendabteilung = WANNSEEATEN

Mit Gründung der Jugendabteilung im Jahr 1916 wurde ihr der Name WANNSEEATEN gegeben.

Dies ist im Laufe speziell der letzten Jahrzehnte leider etwas in Vergessenheit geraten, doch wollen wir die alte Tradition wieder aufleben lassen.

Schon seit einigen Monaten wird in allen Publikationen, die für unsere Jugendlichen erstellt werden, der Begriff der WANNSEEATEN wieder verwendet. Auch haben wir ein eigenes Logo geschaffen, das sich auch an verschiedenen Stellen des Seglerhaus-Briefes findet.

Unsere Jugendlichen sind begeistert. Moderne geht also sehr gut mit Tradition.

## Bericht des Schatzmeisters

Liebe Mitglieder,

*„wer diese Überschrift liest, wird sich ohne Zweifel sagen, dass hier etwas nicht stimmt. In der Tat, liebe Clubkameraden, die Rechnung geht nicht auf. (. . .)*

*Um also die Gleichung in der Überschrift richtig zu stellen, fehlt einer, ich müsste mir also einen „pumpen“, wie der Berliner sagt . . . Es ist zwar mein aufrichtiger Wunsch, allen Plänen, die der Würde und Bedeutung unseres Clubs Rechnung tragen, zuzustimmen und sie verwirklichen zu helfen. Aber geschenkt wird uns nun einmal nichts, und auch Kredite müssen getilgt werden, wenn man schon von den Zinsen absieht. Auch durch die sparsamste Ausgabenpolitik lassen sich nicht die Mittel erwirtschaften, die wir zur Realisierung der bestehenden Pläne benötigen.“*

Liebe Mitglieder, dies ist ein Zitat aus einem Artikel des Schatzmeisters im Seglerhausbrief des Jahres 1958 (Heft 2, Ausgabe August – Oktober). Wie Sie sehen, waren die Dinge damals

gar nicht so anders. Auch heute haben wir eine Liste an Dingen, welche zur Erhaltung unseres Hauses, des Grundstücks und der Hafenanlage dienen sollen. Dabei geht es nicht nur um „Reparatur“, sondern auch darum, die Dinge in einen zeitgemäßen Zu- und auch Gebrauchsstand zu versetzen.

Der Obmann des Wirtschaftsausschusses hat eine Liste vorgelegt, welche Punkte enthält, die erst einmal einen Wunschcharakter haben. Aber dies ist wichtig, denn wir planen als Vorstand über das Jahresende hinaus und blicken ca. 4 bis 5 Jahre in die Zukunft, um unter Einbindung der Ausschüsse und Mitglieder die Dinge nach Wichtigkeit zu besprechen und umzusetzen. Manches wird dann zwar Wunsch bleiben und anderes anders als ursprünglich gedacht umgesetzt werden, aber es ist gut, sich die Dinge vorausschauend anzusehen.

Aus dieser Liste führe ich hier die momentan wichtigsten Dinge auf, welche in 2011 umgesetzt werden könnten:

Priorität	Bezeichnung	Angebote	Bemerkung
<b>Investitionen Bauwerke u. Einrichtung</b>			
hoch	Be-/Entlüftung Umkleideräume, Fitness Erdgeschoss	45.000	— Schätzung auf Basis qm
hoch	Fenster 1. Etage sanieren	10.000	10.000,00 lt. Angebot
hoch	Fenster 2. Etage sanieren	12.000	12.000,00 lt. Angebot
hoch	Bar Sitzbereich in Leder neu gestalten	5.000	5.000,00 Angebot (Leder)
hoch	Barhocker, Fußleiste neu beziehen	2.000	2.000,00 dto
hoch	Bank Bar neu beziehen	1.000	1.000,00 dto
	Unvorhergesehene Investitionen	20.000	Erfahrungswert
	<b>Summe Investitionen Bauwerke</b>	<b>95.000</b>	
<b>Investitionen Sportanlage</b>			
hoch	Steganlage Nord Belag	12.000	Testbelag am Mittelsteg
	Sportanlagen unvorhergesehene Maßnahmen	5.000	Erfahrungswert
	<b>Summe Investitionen Sportanlage</b>	<b>17.000</b>	
	<b>Summe Investitionen Gesamt</b>	<b>112.000 €</b>	

Den Betrag für „unvorhergesehene“ Maßnahmen können wir aus dem laufenden Etat bezahlen, wie alle bisherigen Jahre auch. Es verbleibt eine Größenordnung von knapp 100.000 €. Dies entspricht dem kalkulatorischen

Ansatz gemessen am fiktiven Neuwert unseres 100 Jahre alten Hauses.

Daraus ergibt sich die Frage, wie dies finanziert werden soll. Bisher hat dieser Verein über viele Jahrzehnte hinweg solche Maßnahmen

über Darlehen finanziert. Quelle waren Lotto-Toto-Mittel, Mitgliederdarlehen, großzügige Spenden, lange Jahre zinsgünstige und subventionierte Darlehen der Stadt Berlin zur Förderung des Sports und auch Bankdarlehen. Letzteres spielt heute eine größere Rolle, da die Stadt angesichts der finanziellen Situation der öffentlichen Hand nicht mehr so großzügig sein kann. Auch Spenden fließen nicht mehr so üppig wie früher.

Bisher resultierte aus unseren Darlehen auch unter Einschluss größerer Vorhaben wie z.B. die Neueindeckung des Haupthauses oder die Neugestaltung des Terrassenzimmers, ein Tilgungsaufwand i.H.v. rd. 55 T€ bis 60 T€ p.a. Das konnten wir bezahlen und werden dies auch künftig tun können.

Der Effekt liegt auf der Hand: wir können größere Vorhaben realisieren und müssen nichts am satzungsgemäßen Ziel unseres Vereins absparen. Das wollten unsere Gründungsväter mit Bau des Hauses schon sichergestellt haben. Es ist ein großes Erbe, welches wir zu bewahren haben, aber alle notwendigen Maßnahmen auch angesichts des Alters unseres Hauses und der Anlagen dürfen den Segelsport und insbesondere die Jugendarbeit nicht einschränken. Durch Darlehen werden zudem die Lasten auf mehrere Schultern künftiger Generationen verteilt, die alle von den Dingen profitieren werden.

Wenn wir uns weiter für diesen bewährten Weg der Darlehensfinanzierung entscheiden – sei es über Mitgliederdarlehen, über die möglichen Senatzzuschüsse oder aber über Bankdarlehen – so sollten wir dem jeweiligen Vorstand dazu die Handlungsmöglichkeit geben. Dazu gehört auch eine notwendige Besicherung eines Bankdarlehens mit einem Teil unseres Vermögens, dem Grund und Boden. Dieses ist in der Vereinsgeschichte schon mehrmals durch die Mitglieder einem Vorstand gewährt worden.

Alternativ kann man natürlich wie die „schwäbische Hausfrau“ erst einmal ansparen und dann, wenn die Summe ausreichend ist, das gesparte Geld verwenden. Hierzu könnten zusätzliche Rücklagen gebildet werden. Um die erforderlichen Mittel schneller ansparen zu können, müssten wir von den vollzahlenden Mitglied (rd. 500 an der Zahl) zusätzlich zum regulären Mitgliedsbeitrag einen Umlagenbeitrag von ca. 150 bis 200 € p.a. erheben. Die so eingenommenen Gelder würden in der Buchführung sepa-

rat ausgewiesen und die Verwendung wäre gesondert nachzuweisen, nicht verbrauchte Mittel werden auf einem gesonderten Konto gespart und später verwendet.

Die Entscheidung, welchen Weg wir wählen wollen – Darlehensfinanzierung wie bisher unter möglicher Verwendung einer Sicherheit für eine finanzierende Bank, oder zusätzliche Rücklagenbildungen über zeitlich befristete faktische Beitragserhöhungen – sollten wir im Rahmen unserer nächsten Hauptversammlung treffen. Bis dahin haben wir Zeit, nachzudenken und Fragen zu klären.

Auf die mögliche Frage, was denn passiert, wenn wir nächstes Frühjahr nicht entscheiden: es passiert zunächst gar nichts, wir verschieben dann die geplanten Maßnahmen zur Erhaltung bis wir uns einig sind. Dies kann m.E. nur in einem zeitlich begrenzten Ausmaße geschehen, da auch in vielen Fällen durch die Verschiebung zusätzliche Kosten entstehen werden (Inflation und Erhöhung des Instandhaltungsbedarfes), aber irgendwann müssen wir uns einig sein.

*„Bei dieser Gelegenheit sei mir noch ein kurzes Wort zur Frage der Zahlungsmoral gestattet. Wir freuen uns, dass die Steganlagen in Ordnung sind (und aktuelle repariert werden), auch die Erfolge unserer Vereinsmannschaften erfüllen uns mit großer Befriedigung. Dies alles aber ist nur möglich, wenn die erforderlichen Finanzmittel rechtzeitig zur Verfügung stehen. Haben Sie deshalb bitte dafür Verständnis, wenn ich hier nochmals . . . den Appell an alle Mitglieder richte, die Rechnungen des Clubs möglichst prompt zu regulieren. Ein Club wie der VSaW ist es letzten Endes seinem Namen schuldig, auch seinen Verpflichtungen pünktlich nachzukommen. Ersparen Sie uns bitte . . . , säumigen Zahlern einen Verzugszuschlag in Rechnung zu stellen.“*

Auch dies aus dem Jahre 1958 . . .



mitreißend. mittendrin.  
hanseboot.

**29.0kt. – 6. Nov. 2011**

52. Internationale Bootsausstellung Hamburg

**Täglich 10–18 Uhr, Mittwoch 10–20 Uhr**

# Neues von der WANNSEEBEREN-Stiftung Berlin

## Liebe Mitglieder des VSaW!

Die Stiftung wurde erstmals am 17. 3. 2010 auf der Hauptversammlung von mir vorgestellt. Nach einer Zeichnungsfrist von ca. 4 Wochen haben 9 Vereinsmitglieder am 7. Mai 2010 die Wannseeaten Stiftung Berlin gegründet. Anfangs von einigen belächelt, hat sich die Stiftung in den ersten 7 Monaten gut entwickelt. Sie weist einen Gesamtzufluss – resultierend aus Spenden in den Stiftungsstock, Spenden für die Stiftungsarbeit und Darlehen – von rund 178.000€ auf. Das ist eine sehr erfreuliche Entwicklung, mit der die wenigsten gerechnet haben. Im Oktober ist uns vom Finanzamt die Gemeinnützigkeit zuerkannt worden.

Liebe Mitglieder, die Stiftung hat *nicht* die Aufgabe, den Hauptverein von der Finanzierung seiner Jugendabteilung zu entbinden (darauf werden wir stets achten). Doch sind die Ansprüche im Laufe der letzten Jahre an eine leistungsfähige Jugendarbeit derart gestiegen, dass der Verein über eine gewisse Art der Grundversorgung kaum zusätzliche Mittel freisetzen kann.

Hier soll die Stiftung ansetzen und die aus der Jugendarbeit sich entwickelnden Talente gezielt fördern.

Wir haben die Stiftung gegründet, weil sie etwas Bleibendes darstellt. Alle in den Stiftungsstock eingezahlten Beträge sind unantastbar. Das unterscheidet die Stiftung von einer Spende. Eine Spende ist nach der gezielten Förderung eines Sportlers verbraucht. Zahlungen in den Stiftungsstock hingegen bleiben erhalten, weil die Stiftung ihre Förderung nur aus den Zinserträgen leistet. Dafür aber benötigen wir mehr Kapital im Stiftungsstock.



Liebe Mitglieder,

der neue Baustein für Zukunftssicherung des VSaW mit seiner Jugendarbeit ist gesetzt.

Junge Menschen kommen zu uns in den Verein. Es heißt nun, sie so zu begeistern, dass sie später bei uns bleiben. Es heißt aber auch, Eltern werden ebenfalls auf unseren Verein aufmerksam. Und wenn es erst einmal den Kindern bei uns gefällt, treten auch einige der Eltern in unseren Verein ein. Und das bedeutet in der Konsequenz: Verjüngung der Mitgliedschaft – und damit Fortbestand des Vereins. Ich rufe Sie daher auf, die WANNSEEBEREN-Stiftung Berlin weiter mit Zahlungen in den Stiftungsstock zu unterstützen.

Ihr Christian Baumgarten – Jugendleiter

### **Kontakt:**

Tel: +49 30 491 80 05

e-Mail: [wannseeaten-stiftung-berlin@vsaw.de](mailto:wannseeaten-stiftung-berlin@vsaw.de)

### **Kontoverbindung:**

**Sportstiftung Berlin**

**Berliner Sparkasse/Landesbank Berlin AG**

Konto: 601 607 61 61, BLZ: 100 500 00

**Zweck:** Wannseeatenstiftung Berlin, Spende in den Stiftungsstock

# Distrikt Meisterschaft 2010

## Star-Bootklasse

Matthias Miller

Vom 22. bis 25. 7. 2010 fand die Distrikt Meisterschaft am Starnberger See statt. Mit 33 Mannschaften aus Österreich, Ungarn, Tschechien, Dänemark und Deutschland entstand ein anspruchsvoller Segelevent. Zum Auftakt am Donnerstag konnte durch leichte Winde nur ein Rennen gesegelt werden. Der Regen am zweiten Tag machte die letzte Hoffnung auf Wind ganz zunichte, jedoch waren für den dritten Segeltag 18 Knoten angesagt. Dies war unsere Chance, den verlorenen Vortag aufzuholen, und mit 15 Knoten Wind konnten drei Wettfahrten gesegelt werden. Diese begannen mit einem mittelmäßigen Start, den wir mit einem 5. Platz über die Ziellinie retten konnten, und endete mit zwei

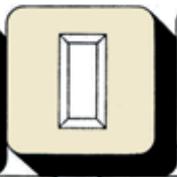


ersten Plätzen. Durch diese zwei Siege wurden wir Tagessieger und übernahmen die Führung im Gesamtklassament. Am letzten Tag bestand die Möglichkeit, mit einem 1. Platz die Regatta vorzeitig zu gewinnen, und diese Chance nutzten wir auch.

Wir freuen uns über unseren ersten gemeinsamen Titel und den blauen Stern.

pd

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



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

# Kieler Woche 2010

Jan Kowalski

## 5 Tage Wettkampf, weltgrößtes Segelsportereignis und jedes Jahr aufs Neue wieder einzigartig!

Auch dieses Jahr war die Kieler Woche wieder neben vielen anderen Regatten ein fester Bestandteil meines Regattakalenders. Fast schon traditionell ist es für mich geworden, in der letzten Juniwoche nach Kiel segeln zu fahren. Im Jahr 2004 segelte ich meine erste Kieler Woche im Laser Radial. In diesem Jahr war es schon die Siebte. Vieles ist in dieser Zeit gleich geblieben, wie das überwältigende Gefühl, aus dem Hafen zu kommen, die Kieler Förde mit Segelbooten geflutet zu sehen und am Leuchtturm Bülk vorbei auf den Regattakurs zu segeln.

Doch auch für mich hat sich einiges geändert, ich sitze seit 2006 auf dem Laser Standard und die Konkurrenz ist im Vergleich zum Radial auch um einiges härter geworden. An Land ist der VSaW seit einigen Jahren mit einem Zelt präsent, was ich als sehr positiv empfinde. So war es stets möglich, mit anderen Seglern bei einer kühlen Cola Smalltalk zu führen oder sich mit einer heißen Suppe zu stärken. An dieser Stelle auch noch mal vielen Dank an Klaus Müller, der wieder eine super Zeltbetreuung gemacht hat. Doch es wurde nicht nur Suppe gelöffelt und Cola getrunken, sondern auch einige spannende Rennen gefahren – für mich sehr erfolgreiche Rennen. Am Samstag, dem ersten Wettkampftag, wehte der Wind schon beim Auslaufen mit durchschnittlich 15 Knoten und steigerte sich im Tagesverlauf auf 20 Knoten.

Erster Start, erster Erfolg – mit einem sehr guten Leestart kam ich super weg und war erster an Tonne 1. Aufgrund der engen Feldstaffelung

der ersten 10 Boote bedeutete jede kleine Böe oder jeder Winddreher einen Platzverlust oder -gewinn. Am Ende der Wettfahrt war ich 7. im Ziel, ein sehr guter Einstieg.

Im nächsten Tagesrennen war es genau andersrum. Mittelmäßiger Start, dafür das Rennen taktisch besser gesegelt – wieder Platz 7. Im letzten Rennen konnte ich dann noch einmal auf Platz 9 segeln und den ersten Wettkampftag erfolgreich beenden. Auf der Ergebnisliste war ich nach 3 Rennen 23. von 127. Eine gute Ausgangsposition für die kommenden Tage.

Die nächsten 2 Tage wehte nur ein laues Lüftchen, bei Sonne pur und sommerlichen Temperaturen ließ es sich jedoch ganz gut aushalten. Der neue Hauptsponsor der Kieler Woche, AUDI, hatte sich auch etwas überlegt, damit keine Langeweile aufkommt: Probefahrten. Soweit ich es mitbekommen habe, wurde diese Möglichkeit auch von anderen Seglern intensiv genutzt.

Am 4. Wettkampftag hieß es nach anfänglicher Startverschiebung noch einmal für alle zum Start auslaufen. Nach rekordverdächtigen 20 Minuten Schleppen kam ich auf der Bahn an, leider regte sich hier nichts – wieder warten. Nach weiteren 2 Stunden entwickelte sich doch noch eine leichte Seebrise mit ca. 6 Knoten – genug, um zu starten. Ich war an diesem Tag in der roten Gruppe; also noch zwei Starts vor mir, aus denen ich wichtige taktische Schlüsse ziehen konnte. Nach langem Analysieren und Einsegeln entschied ich mich für einen Leestart, leider missglückte dieser und ich musste mich frei segeln, was mir dann aber etwas besser gelang. Durch guten Bootsspeed und konzentriertes Ausfahren von Winddrehern kam ich im vorderen Mittelfeld an Tonne 1 an. Auf jedem der folgenden Schenkel noch 1-2 Boote aufgeholt, und am Ende regelte es für einen soliden 13. Platz in diesem Rennen. Wieder an Land, schaute ich zuerst auf die Ergebnisliste: 19. Platz, meine mit Abstand beste Kieler Woche!

Wie es bei den Seglern so üblich ist am letzten Abend, wurde auch an diesem Abend ordentlich gefeiert, sodass auch diese Kieler Woche einen würdigen Abschluss auf der Kiellinie fand.



# Edelholz-Regatta 2010

Arnim von Wnuk

## Sportliche Wettfahrten unter klassischen Yachten



Am 19. und 20. Juni trafen sich 10 klassische Holzjachten, um nach Yardstick-Wertung einen Sieger zu ermitteln. Bei guten nord-westlichen Winden von 3 – 5 Beaufort wurden am Samstag drei sehr sportliche Wettfahrten durchgeführt. Der Segeltag klang mit einem lukullischen Gala-buffet im Großen Saal des Seglerhauses aus. Am Sonntag war den Seglern der Wind nicht mehr gewogen. Die ersten Yachten erreichten das Ziel nur noch mit sehr wenig Wind. Das weitere Feld hatte bei ganz lauer Brise und einer Winddrehung von 180° große Schwierigkeiten, das Ziel zu erreichen.

### In die Siegerliste konnten sich eintragen:

- 1. Platz:** Dirk Frischmuth mit Henrik Dilger / HSC / M-Jolle
- 2. Platz:** Ehepaar Sendtner-Voelderndorf mit Hans-Joachim Baumgarten / SpYC / Drachen
- 3. Platz:** Michael Kiehl, Karin Klemmt, Peter Hendrischke / VSaW / Nord. Folkeboot

Schade, dass nur 10 Yachten gemeldet hatten. Diese sportliche und harmonische Regatta-Serie hat ein größeres Regattafeld verdient. Die vielen schönen Holzjachten des VSaW rufen nach Teilnahme an der Edelholz-Regatta 2011.



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

# Die Jugendabteilung des VSaW – die **WANNSEEATEN** – lädt ein

Der VSaW ist ein Verein, der trotz oder gerade wegen seiner alten Traditionen die Jugend nicht aus den Augen verliert. Im Laufe der Zeit ist eine große, überdurchschnittlich erfolgreiche Jugendabteilung entstanden, deren Arbeit vielfach von Erfolg gekrönt ist.

Wir Jugendlichen und Kinder des VSaW freuen uns über die Möglichkeit, das Segeln in diesem Rahmen erlernen zu dürfen und sind den älteren Vereinsmitgliedern für ihr finanzielles und zeitliches Engagement sehr dankbar.

**Doch, wen fördern Sie?  
Wer sind wir eigentlich?  
Wer sind die Menschen, denen wir das Budget  
unserer Abteilung zu verdanken haben?**

Um über unsere Aktivitäten zu informieren – und auch darüber, wie vielleicht Sie uns speziell (weiter) helfen können, möchten wir alle Mitglieder des VSaW zu Kaffee und Kuchen einladen, um sich kennen zu lernen und auszutauschen.



Dafür haben wir für **Samstag, den 19. Februar 2011, in der Zeit von 15 bis 18 Uhr** den Großen Saal reserviert.

**Wir alle – die Jugendlichen, die Trainer und der Jugendausschuss – freuen uns sehr, Sie im Februar begrüßen zu können.**

**Bis dann !!!**



# Rasanz und Eleganz auf dem Wannsee

## Deutsche Meisterschaften der 20qm-Jollenkreuzer beim VSaW

Klaus Müller

Es gibt kaum ein Jahr, in dem der Verein Seglerhaus am Wannsee nicht Schauplatz einer Deutschen Meisterschaft ist. In der Saison 2010 war das nicht anders. Gleich zwei Klassen ermittelten ihren Meister in Regie des VSaW. 20qm-Jollenkreuzer und Starboote – unterschiedlich, wie es Bootsklassen nur sein können, dabei jede von ihnen mit einem besonderen „Touch“ und dennoch vergleichbar in Rasanz und Eleganz – gaben ein königliches Bild vor dem altherwürdigen, nun einhundertjährigen Clubhaus ab.

Den Anfang machten vom 7. – 13. August die 20-qm-Jollenkreuzer, die größte deutsche Schwertbootklasse mit Meisterschaftsstatus. Dank der ausgeschriebenen Residenzpflicht und dem Verständnis vieler H-Boot-Besitzer bot sich dem Betrachter ein herrliches Bild von der Terrasse auf den Hafen in seinem Südteil. Soviel, auf wunderschöne Weise durch Bootsbauergeschick zusammengefügtes Edelholz entlockte den zufälligen oder absichtlichen Besuchern, Mitgliedern und Gästen des Clubs in diesen Tagen ein ums andere Mal bewundernde Anerkennung. Der Preis für solche Schiffe bewegt sich so etwa um eine Eins mit fünf Nullen – je nach Ausrüstung und Beschlägen. Allgemein wird auf entsprechende Fragen geantwortet, dass es sich um ein stimmiges Preis-Leistungs-Verhältnis handelt.

Was sind das für Leute, die in dieser Klasse segeln? Seglerisch keine Unbedarften, Olympiasieger, Welt- und Europameister sind unter ihnen, viele haben die harte Schule des olympischen Leistungssports hinter sich, andere haben sich über Jahre an das ohne Zweifel hohe seglerische Niveau der 20er-Klasse herangearbeitet. Und sonst so? „Après-Sailing“ ist bei den Zwanzigern ein hohes Gut ihres Sportes. Alle Events dieser Tage gingen in die Verlängerung, zu allermeist in der Bar unseres Clubhauses, ob Happy Hour, Klassenversammlung, Dampferfahrt oder Galadinner! 20er-Segler gehören zu der Spezies Mensch, die nie an dem Tag ins Bett geht, an dem sie aufstehen ist! Familie Hellmann, Heino und unsere fleißigen Servierdamen hatten

alle Hände voll zu tun bis spät in die Nacht und gleich wieder am frühen Morgen, um den Wünschen unserer Gäste zu entsprechen.

Die Genannten brachten dabei immer wieder zum Ausdruck, wie sehr sie von diesem Segelvolk angetan waren. Kein Stress, Höflichkeit, Verständnis und andere Attribute der Anerkennung prägten ihre Worte nach diesen zehn Tagen.

Und der Sport selbst?

Vorangestellt, die schwierigen Windverhältnisse auf dem Wannsee um diese Jahreszeit hatte die Wettfahrtleitung unter der Leitung von Robert Niemczewski hervorragend im Griff. Sieben der ausgeschriebenen acht Wettfahrten konnten dann auch an den dafür vorgesehenen Segeltagen über die Bühne gehen. Berlin, seit jeher eine Hochburg der Zwanziger, stellte auch das von Anbeginn an führende Trio an der Spitze der Ergebnisliste. Mit vier Siegen, sowie einem zweiten und fünften Platz in der Wertung, war Jörg Witte, Stephan Mädicke, Martin Herbst (TSG 1898/SYC/ TSG 1898) der Titel nicht zu nehmen. Die Titelverteidiger Flach/ Diederling/ Schaale (BTB/ YCW/ TSG 1898) lieferten sich bis zum letzten Rennen, auf den Plätzen folgend, mit Magdanz/ Sekura / Huhn (SC Argo) ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen. Dank der Majorität der besseren Plätze, bei Punktgleichheit, holte sich die Crew des Titelverteidigers, des zweifachen Soling-Olympiasiegers als Mittelmann von Jochen Schümann, Thomas Flach, Platz zwei vor dem Magdanz-Team. Mit den Mannschaften der Steuerleute Friedrich (SVUH), Lüdtke (YCBG) und Junker (SC Argo) kamen weitere Berliner Crews unter die Top ten und untermauerten auf ein Neues die Spitzenstellung Berlins in dieser Bootsklasse.

Ganz großer Segelsport, bei schwierigen Bedingungen, so auch das Urteil von Rolf Bähr und Klaus Schäfers, die begeistert von ihrer Regattabegleitung zurückkamen. Die Siegerehrung war der Schlusspunkt einer großartigen Meisterschaft. Danksagungen der Aktiven, der Klassenvereinigung, des Meisters an die Wettfahrtleitung um Robert Niemczewski, Annemieke Bayer, Harald Koglin und die anderen fleißigen Helfer, an



die Gastronomie um das Ehepaar Hellmann, die Landorganisation unter meiner Ägide und die Schiedsrichter – keine bloße Floskel, sondern ehrliches, aufrichtiges Bedanken für die schönen Tage im VSaW. Umgekehrt genauso. Mit genau so herzlichen, ehrlichen Worten der Dank von Robert und Annemieke und dem Wunsch und dem Angebot an die Klasse, sich in den Regattakalender des Clubs einzubringen.



Zum Schluss in eigener Sache. Mein persönlicher Dank gilt allen, die zum Gelingen dieser Meisterschaft in so hoher Qualität beigetragen haben, hatte ich doch Klasse und Club mit dazu gebracht, diese Deutsche Meisterschaft im VSaW zu veranstalten.



# VSaW-Teams gewinnen 4 von 6 Medaillen

## Junioren Europameisterschaft der 470er in La Rochelle

Am Montag den 9. August machten wir uns auf den Weg nach Frankreich zur JEM. Nach 20 Stunden Fahrt im voll bepackten Bus kamen wir in der Nacht an. Am nächsten Morgen takelten wir die Boote auf und starteten zur ersten Trainingseinheit. Unser Lieblingstrainer Mike kam aufgrund seines neuen Jobs erst am Donnerstag und sorgte für den letzten Schliff bei allen Teams. Bei der Vermessung gab es dann bei keinem von uns Probleme, und beim Practise-Race checkten wir schon einmal die Lage des Kurses usw. Am Samstag um 13 Uhr fiel dann der Startschuss zur ersten Wettfahrt. An den ersten drei Tagen segelten wir 6 Wettfahrten bei immer 12-17 Kn Thermik und Sonne. Tim und Oli legten eine souveräne Serie hin mit 5 von 6 Ergebnissen Top 10, Daniel und Dustin hatten gleich im ersten Rennen Pech – nach einer Protestverhandlung verwandelte sich ihr Tagessieg in einen DSO, alle weiteren Platzierungen blieben aber einstellig. Vicky und Fine hatten im ersten Rennen einen Frühstart, holten aber mit Ergebnissen im ersten Drittel und im vorderen Mittelfeld wieder auf. Denny hatte seinen „alten“ Nils gegen einen Umsteiger-Vorschotmann, Lasse, eingetauscht. Er ersegelte 2 Platzierungen unter 10 und kam ansonsten im vorderen Mittelfeld ins Ziel. Wir konnten uns mit Plätzen um 15-20 einen stabilen

Platz im Gold-Fleet erarbeiten. Die Qualifikationsphase war nun also abgeschlossen, und alle Teams hatten es sicher ins Gold-Fleet geschafft. An den folgenden zwei Tagen fanden 5 Finalläufe statt. Jedoch waren die Windbedingungen nicht ganz so stabil wie zu Beginn des Events, wir mussten an Land warten, bevor sich der Wind mit 13-18 Kn bzw. 10-14 Kn durchsetzte. Tim und Oli und Daniel und Dustin zeigten weiter super Leistungen mit größtenteils Platzierungen unter 10. Denny, Lasse, Vicky und Fine handelten sich jeweils noch einen Frühstart ein, brachten die weiteren Wettfahrten jedoch im zweiten Drittel ins Ziel. Wir kämpften uns durch das Mittelfeld und versuchten, den Anschluss an die Spitze der Männer-Teams zu finden. An den letzten 2 Tagen wurde bis auf das Medalrace nicht mehr gesegelt aufgrund von zu schwachem Wind. Für uns Mädels war das von Vorteil, unser Punktevorsprung auf Platz 2 / Platz 4 wurde nicht gefährdet. Für Tim, Oli, Daniel und Dustin stand nun noch das Medalrace bevor. Tim wollte seinen 2. Platz verteidigen und Daniel von Platz 4 aus nach der Bronze-Medaille greifen. Bei ca 10 Kn sollten drei Runden Up-and-Down-Kurs gesegelt werden. Unsere beiden Männer-Teams legten einen guten Start hin, vergriffen sich aber bei der Wahl der Kreuzseite. Im Mittelfeld ver-



teidigten Tim und Oli ihre Silber-Medaille, Daniel und Dustin starteten auf dem letzten Vorwind noch den Angriff auf Platz 3 und kamen nur wenige Bootslängen vor ihrem Gegner ins Ziel! In der Gesamtwertung belegten Tim und Oli Platz 2, Daniel und Dustin Platz 3, wir Platz 29, Denny und Lasse Platz 31 und Vicky und Fine Platz 42. In der Damenwertung holten wir uns den Sieg, Vicky und Fine ersegelten Bronze. Mit 1x GOLD, 1x SILBER, 2 x BRONZE haben wir als Nation und auch als Trainingsgruppe zusammen mit Coach MIKE dieses Event suuuuper erfolgreich abgeschlossen!

Wir bedanken uns beim VSaW für die tolle Unterstützung, und wir bedanken uns bei unserem Erfolgstrainer Mike, den wir sehr vermissen werden.



## Olympia auf dem Wannsee ?

Kathrin Kadelbach

### VSaW stellt bestes deutsches Team vor Weymouth

Ein bisschen ist es auch wie auf dem Wannsee. Bei einer bestimmten Windrichtung dreht es wie verrückt. Der Wind setzt ein, setzt aus und die nächste Kante kommt von ganz wo anders wieder her. Nur das Rehwäldchen fehlt. Beim Weltcup in Weymouth hatten alle Segler mit schwierigen Bedingungen zu kämpfen. Von ganz viel bis sehr wenig Wind bot die Regatta ein breites Spektrum an Herausforderungen – und Strom noch oben drauf. Es sollte also eine spannende Regatta werden auf einem wichtigen Revier für alle Teilnehmer.

Mit unserem Wiedereinstieg in den 470er bei der Kieler Woche waren wir mit Platz 4 erstmal sehr zufrieden, wenn nicht so gar ein bisschen überrascht. Immerhin war unsere letzte Regatta 2,5 Jahre her. Auch die WM im Anschluss lief trotz aller Anlaufschwierigkeiten gut und wir konnten uns mit Platz 14 den B-Kader für die kommende Saison sichern. Der Einsteig fiel uns zwar leichter als gedacht, aber die Pause war lang und viel Zeit bleibt uns nicht.

Bei der Sail 4 Gold Regatta auf dem olympi-

schen Revier hatten wir endlich unseren Bootspeed im Griff und gekentert wurde zwar immer noch, aber glücklicher Weise deutlich weniger. Wir wollten also nicht nur wissen, wo wir stehen, sondern auch sehen, was das Olympiarevier zu bieten hat.

Wie schon bei der WM kämpften wir jedoch immer noch mit Bootshandling und unseren Starts. Und da wir erneut mit einem anderen Boot kollidierten, macht sich der Unterschied zum Matchrace doch bemerkbar. Beim Matchen war das Segeln deutlich übersichtlicher. Aber wir konnten auch große Fortschritte machen. Immer wieder konnten wir uns aus schlechten oder mittelmäßigen Positionen an der Luvtonne nach vorne kämpfen. Und im Laufe der Regatta wurden mit den Starts auch unserer Einzelplatzierungen immer besser. Rike sagte später im Interview dazu: „Kathrin ist halt ein Wannsee-Fuchs.“

Am Ende waren wir das einzige Deutsche Team, dass es in einer Disziplin ins Medalrace geschafft hat. Auf der einen Seite war es uns natürlich eine Ehre, die deutschen Farben zu

vertreten, aber vielmehr eine Freude, dass wir in diesem hochkarätigen Feld uns in der Spitze etablieren konnten. Am Ende verbesserten wir uns im Medalrace auf Platz 7 und waren sehr zufrieden mit diesem Ergebnis, das Lust auf viel mehr macht.

Im Anschluss an die Regatta haben wir eine Einladung der Australier angenommen, auf dem olympischen Revier noch eine Test-Regatta zu

segeln. Allein die Hälfte der Medalrace-Teilnehmer vom Weltcup gingen dort im mixed Feld an den Start. Eine richtige Wertung gab es dort nicht, da die Regatta zum Training und Revier-testen genutzt wurde. Ob wir das Rehwäldchen dabei gefunden haben, verraten wir jetzt aber noch nicht.

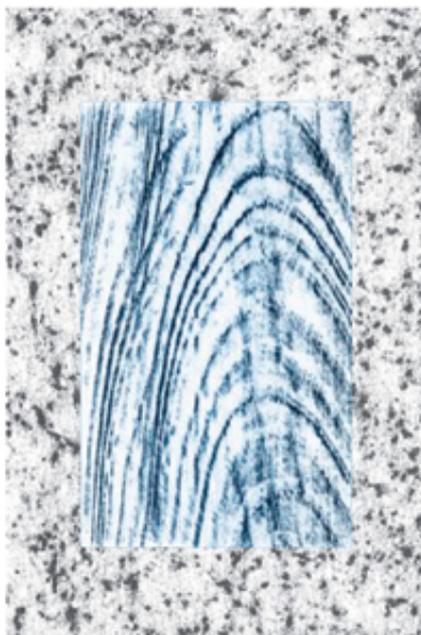
Mehr Infos unter: [www.kadelbachbelcher.de](http://www.kadelbachbelcher.de)



Fotos: © Johannes Polgar

# nielsen.

I N G E N I E U R B Ü R O



Bauwerkserhaltung  
Bauwerksanalyse  
Bauüberwachung  
Baugutachten  
Beweissicherungen  
Sicherheitskoordination  
Brandschutzkonzepte  
Energieausweise  
Planung  
baubegleitende  
Qualitätsüberwachung  
Substanzbeurteilung  
Bauphysik  
Ausschreibung  
Standicherheit ...

**Werte erhalten, Nutzen verbessern, die Zukunft Ihrer Gebäude sichern.**

Beratender Ingenieur  
Dr.-Ing. Karl-Peter Nielsen

Ingenieurbüro Nielsen GmbH  
Jägerstraße 13a  
12209 Berlin

ö. b. u. v.  
Sachverständiger für  
Schäden an Gebäuden

Telefon: 030 32 79 67 0  
Telefax: 030 32 79 67 72 7

Lehrbeauftragter für das Fach-  
gebiet Baukonstruktionen an  
der Beuth Hochschule Technik  
Berlin

E-Mail: [dr.nielsen@nielsen-gmbh.de](mailto:dr.nielsen@nielsen-gmbh.de)

geschäftsführender  
Gesellschafter

# Gold-Cup der Nordischen Folkeboote 2010

Ein persönlicher  
Erfahrungsbericht von  
Susanne Pflüger

## Oder die späte Erkenntnis, dass es auf dem Großen Belt auch ungemütlich werden kann.

Der Regen peitscht waagrecht an die luvwärtige Wange, jede dritte Welle gischtet über den Kopf hinweg. Das Süllbord des Nordischen Folkeboots, auf dem ich sitze – nein, von dem ich versuche nicht herunterzufallen – drückt gnadenlos in meine Kniekehle. Zum Glück habe ich eine Schot in der Hand, die ich so festhalte wie den Zügel eines durchgehenden Pferdes. Zu beiden Seiten sitzen zwei Männer, für die das der normale Alltag zu sein scheint. Der eine ist mein Mann Udo, der andere ist Lars Jensen von North Sails Onedesign, und beide wollen das hier nicht nur irgendwie überstehen, sondern so viele Boote wie möglich hinter sich im Ziel lassen. Ich hatte mir das irgendwie einfacher, schöner, gemüthlicher vorgestellt, als ich Udo ein halbes Jahr zuvor mit Freude zugesagt habe, mit ihm den Goldcup, die inoffizielle Weltmeisterschaft der Nordischen Folkeboote in Skaelskoer auf dem Großen Belt zu segeln.

Doch gleich am ersten Wettfahrttag pfeift der Wind mit Windstärke 6, es regnet wie aus Eimern und eine unangenehm steile Welle macht die Sache nicht besser. Ich habe ein Pflaster gegen Seekrankheit hinter dem Ohr, das zum Glück wirklich super wirkt. Trotz meiner totalen Erschöpfung werden wir 4. und 5. an diesem Tag, der für 3 andere Mannschaften einen Mastbruch beschert hat, während Sören Kaestel & Co. vom ausrichtenden Verein SAS mit einem 1. und 2. Platz das Feld anführen. Die Übergabe des gelben Trikots bekomme ich noch mit, ebenso, wie der Wettfahrtsleiter mit seiner Pistole herumfuchtelt und den Start für das Freibier anschießt, aber nach 8 Stunden auf See kippe ich um 19.30 Uhr ins Bett. Der zweite Wettfahrttag verspricht nicht viel weniger Wind, aber immerhin Sonne. Die erste Kreuz haben wir nach 1,7 sm hinter uns, wir sind an dritter Position und voller Adrenalin, da bricht der Wettfahrtsleiter die Wettfahrt ab, weil ihm 10 Grad Winddrehung zu viel sind. Also wieder ab zum Startschiff. Nächster Start, wieder 1,7 sm Startkreuz, aber je näher die Bahnmarke kommt, desto mehr wird deutlich, dass

da etwas nicht stimmt. Und wieder – Abbruch, weil die Tonne vertrieben ist ... dieses Mal waren wir an zweiter Position ... Um 13.00 Uhr dann der Start, der zur 1. Wettfahrt des Tages führt, die wir als 4. beenden. Weiterhin führt Sören, punktgleich gefolgt von Christoph Nielsen vom SV 03, dem Vorjahressieger. Nach dieser Wettfahrt schickt uns der Wettfahrtsleiter in den Hafen, was ich dankbar zur Kenntnis nehme, kann ich damit doch das Abendprogramm (ganzes Schwein vom Grill) erleben und muss nicht wieder zu früher Stunde ins Bett fallen.

Der 3. Tag beschert weniger Wind, so wenig, dass wir zum Teil im Cockpit sitzen. Aber anscheinend sind wir bei Starkwind deutlich besser, ein 14. und ein 13. Platz lassen uns im Gesamtplacement auf Platz 6 zurückfallen. Christoph Nielsen spielt seine ganze Erfahrung aus, ein 1. und ein 4. Platz sichern ihm und seiner Mannschaft schon vorzeitig den Gewinn des Goldcups 2010. Stefan Schneider vom SpYC segelt mit seiner Mannschaft Günther Dörbandt und Frank Thieme an diesem Tag einen 2. und einen 4. und bringt sich damit wieder ins Gespräch. Ein Blick auf die Ergebnistabellen am Abend macht deutlich, dass nach Christoph alles richtig eng ist. Von Platz 2 bis 9 sind die Punktunterschiede nur gering. Wir nehmen uns vor, am letzten Tag noch mal richtig zu kämpfen und werden darin von Lars' Ehefrau super unterstützt. Sie hat für uns ein ganzes Backblech "Jomfruhummer" gemacht, in Deutschland als Kaisergranat bekannte Krustentiere. Pures Eiweiß in leckerster Form gibt uns Kraft für den letzten Wettfahrttag. Der Wind hat wieder etwas aufgefrischt, die Sonne scheint – ein perfekter Segeltag! Ach, warum hätte es nicht die ganze Woche so sein können ... Stefan Schneider hat sich mittlerweile wohl richtig eingesegelt, ein Start-Ziel-Sieg für ihn und seine Männer. An der ersten Tonne kämpfen wir an Position 3 mit Sören Kaestel, da wird er vom Jury-Boot wegen Frühstarts herausgenommen. Er tut mir ein wenig leid, aber für uns ist es natürlich ein Glück. Auch die anderen Konkurrenten, die vor dieser Wettfahrt nur wenige Punkte vor uns waren, sind alle weit im Mittelfeld

zurück. Am Ende werden wir 3. nicht nur in dieser Wettfahrt, sondern auch gesamt! Stefan Schneider wird dank seines Tagessieges 2. gesamt, womit drei Berliner Mannschaften auf dem abendlichen Goldcup-Podest stehen. Das gab es noch nie! Die armen Dänen – das hatten sie sich sicher anders vorgestellt auf heimischem Gewässer.

Ich habe das Gefühl, über uns freuen sich alle – die Deutschen, die Berliner sowieso und die Dänen, weil wir mit Lars ja einen von ihnen an Bord hatten und wir immerhin unter dänischer Segelnummer gestartet sind – ein dickes Dankeschön an dieser Stelle an Per Jörgensen, dass er uns sein Schiff zur Verfügung gestellt hat. Zu später Stunde gibt es dann dänische Live-Musik, und es wird zünftig getanzt. Bevor ich noch dazu komme, mit Udo zu tanzen, holt mich der Wiking-Wettfahrtleiter auf die Tanzfläche. Und während wir tanzen, unterstützt er stimmlich lautstark das Musiker-Duo. Sehr urig ... Je später der Abend, desto mehr kehrt bei den Dänen wieder die gute Laune zurück. Im Tanzen und Feiern sind sie ganz klar die Sieger des Abends.



**FUNK-GRUPPE.COM**

**Risiko ist die Bugwelle des Erfolges**

Ein gelungenes Risiko Management macht den Erfolg kalkulierbar.

**funk**

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

# Warum ich als 470er-Segler über die IDM der Starboote schreibe . . .

Tim Elsner

Vor 9 Monaten kam im Gespräch mit unserem damaligen Trainer Mike Knobloch eine wichtige Frage auf. Was werden wir machen, wenn der Höhepunkt dieser Saison vorbei ist? Damit war die Junioreneuropameisterschaft im 470er gemeint. Mein Vorschoter Oliver Szymanski und ich trainieren zu diesem Zeitpunkt wie alle anderen 470er Teams des Berliner Segler-Verbandes im Club Nautico S'Arenal auf Mallorca. Wir legen die Grundlage für die erfolgreichste Saison des BSV und auch des VSaW im olympischen 470er Juniorenbereich seit langem. Da ich nächstes Jahr das 22. Lebensjahr beende, darf ich nur noch dieses Jahr im Juniorenbereich der 470er starten. Um langfristig im 470er erfolgreich zu sein, bin ich zu groß und mein Vorschoter außerdem zu schwer. Wir müssen die Bootsklasse wechseln, und es gibt nur noch den 49er oder das Starboot im olympischen Programm, wenn wir weiter auf hohem Niveau zusammen arbeiten wollen. Bei der Kieler Woche 2010 werden Oli und ich im Zelt des VSaW Herrn Dieter Golombek vorgestellt. Trotz seiner Zweifel sichert er uns ein Schiff des HNV für die Saison 2010/2011 zu. An dieser Stelle möchten wir uns herzlich bei der Heinz Nixdorf Stiftung für die White Lady (GER 7686) bedanken.

Es ist soweit, heute ist der erste Tag der Deutschen Starboot Meisterschaft im Verein Seglerhaus am Wannsee. Um sicherzustellen, dass alle 28 Mannschaften den Vorschriften entsprechend nicht zu schwer sind, wird bei der Anmeldung jeder gewogen. Zu den idealen 200 kg Teamgewicht fehlen Oli und mir etwa 50 kg. Der erste Start soll um 14 Uhr erfolgen. Leider sind die Windverhältnisse nicht perfekt, doch nach einer Startverschiebung auf dem Wasser kann am Ende doch noch ein fairer Lauf gesegelt werden. Wir erwischen einen guten Start in die Meisterschaft und kommen als 6. ins Ziel. Anschließend hält das Casino des VSaW halbe Hähnchen und Bier für die Teilnehmer bereit. Wir sind überrascht und begeistert, denn als Umsteiger aus der 470er Klasse müssen wir uns an solch eine Rundumversorgung erst noch gewöhnen. Auch die folgenden Tage wird in

Starbootmanier immer für das leibliche Wohl und ein Abendprogramm gesorgt werden.

Der zweite Tag beschert uns stabilen Wind bis 14 kn und allen Teilnehmern mächtigen Spaß auf dem Wasser. Uns fehlt auf der Kreuz das Gewicht und damit der Speed, und wir müssen uns mit 3 zweistelligen Platzierungen zufrieden geben. Am Nachmittag hat der Hauptsponsor des Events – die Firma Wempe – ein Hafenfest organisiert. Für das leibliche Wohl aller Teilnehmer, Besucher und Mitglieder des VSaW ist mit verschiedenen Ständen und Buden gesorgt, und man kann einen gelungenen und langen Abend gemeinsam erleben. Außerdem stellt die Firma Wempe einen Teil ihres Sortiments vor, und auch das Saab Autohaus ist vertreten.

Der Mittwoch beginnt mit Nieselregen und abermals stärkerem Wind, der aber im Verlauf des Tages abflaut. Mit Platz 7 und 4 liegen wir am Ende des Tages auf dem 8. Gesamtrang und können sicher am folgenden Tag im Finalrennen starten. Um 18:30 Uhr ist eine Überraschungsfahrt für alle Segler organisiert. Die Teilnehmer schauen sich ein ehemaliges Krankenhaus in Beelitz-Heilstätten an und werden anschließend im Restaurant ‚Zur Linde‘ in Wildenbruch mit Sektempfang und einer Live-Band unterhalten.

Das geplante letzte Flottenrennen findet bei leichtem Wind statt, wir werden 7. und damit gehen wir auf Platz 8 ins Finalrennen. Das sogenannte Medalrace wurde in allen olympischen Bootsklassen eingeführt, um den Kampf um die Medaillen bis zum letzten Moment spannend zu halten. Es darf nicht gestrichen werden und die ersegelte Platzierung geht doppelt in die Wertung ein. Die Teams, die nicht für das Medalrace qualifiziert sind, können mit verschiedenen Begleitbooten aufs Wasser gehen und sich das Finalrennen live ansehen. Der Wind hat mittlerweile aufgefrischt und beim Start sind es etwa 15 kn. Wie schon am Dienstag vermissen wir den „50-kg-Mann“ auf der Luvseite, der uns zum Gewicht der anderen Teams fehlt. Wir haben keine Chance, die Geschwindigkeit der anderen Teams zu fahren, kommen aber noch mit Anschluss an die Boote vor uns auf Platz 10 an die



Luvtonne. Wegen einer Tonnenberührung müssen sich Alexander Schlonski und Mathias Bohn bereinigen, und wir sind auf Platz 9. Auf der folgenden Kreuz wählen wir die richtige Seite und erreichen das Luvfass als 7. An der Platzierung ändert sich auf dem Zielvorwind nichts. Mit Platz 7 haben wir unseren Gesamtrang gefestigt und beenden die Deutsche Meisterschaft der Starboote als 8. Mannschaft.

Das anschließende Kranen, Mastlegen und Verladen wird von ständigen Wolkenbrüchen begleitet, so dass es nur langsam vorangeht. Am Ende sind aber alle rechtzeitig zur Abschlussveranstaltung im Regattazimmer des VSaW eingetroffen. Nach einem außergewöhnlichen Essen folgt die Siegerehrung, und den ganzen Abend über werden Geschichten aus 75 Jahren der Berliner Starbootszene zum Besten gegeben. Unsere Glückwünsche gehen an die Sieger Johannes Polgar und Markus Koy, die vor Alexander Hagen mit Marko Hasche und Alexander Schlonski und Mathias Bohn gewonnen haben.

**Die Mitglieder des VSaW erreichen die folgenden Ränge:**

- 4. Lars Kiewning / Niels Hentschel
- 7. Markus Wieser / Ulli Seeberger
- 8. Tim Elsner / Oliver Szymanski
- 11. Manuel Voigt / Michael Schulz
- 13. Alar Volmer / Andreas Glücker
- 14. Robert / Philipp Stanjek
- 15. Robert Niemczewski / Rolf Schmidt
- 17. Reiner Petersen / Oliver Berger
- 25. Lutz Dickow / Lutz Kramer

Abschließend möchte ich mich beim VSaW und all seinen Helfern, dem Casino und vor allem Robert Niemczewski als Hauptorganisator für diesen tollen Event bedanken.

# Schweden holt erneut den Titel

## Wimpernschlag-Finale: Björn Hansen besiegt Markus Wieser

Vom 3. bis 7. November fand das Internationale BMW Berlin Match Race auf dem Berliner Wannsee statt. Es ist der 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, erfuhr die Veranstaltung in diesem Jahr ihre 19. Auflage – auch wieder durch den Weltseglerverband (ISAF) in den Rang eines Grade 1 Events erhoben. Die Veranstaltung rangiert zusammen mit dem Match Race Germany in Langenargen am Bodensee in der höchsten Liga der Welt in dieser Disziplin des Segelsports.

Alles konzentrierte sich wieder auf die Männer (open)! Das bis vor zwei Jahren zeitgleich ausgetragene Berlin Match Race für die Frauen wurde 2009 ausgegliedert und ist in diesem Jahr bereits Anfang Juli ausgetragen worden.

BMW war als Hauptsponsor aufzutreten. Neben dem BMW Sailing Cup im VSaW und den WannseeKids ist dies ein weiterer Ausdruck des BMW-Engagements im Segelsport. Die Veranstalter, der Verein Seglerhaus am Wannsee, unterstützt vom Berliner Yacht-Club, konnten ein absolutes Spitzenfeld präsentieren. Drei der in der aktuellen Weltrangliste unter den Top 10 Platzierten hatten ihren Start in Berlin zugesagt.



Bei windigem und regnerischem kalten Wetter segelten die Mannschaften an den ersten drei Segeltagen eine hochinteressante Vorrunde bis hin zum Viertelfinale. Am Sonntagnachmittag lieferten sich Markus Wieser und der aus Schweden stammende Vorjahressieger Björn Hansen ein spannendes Finalrennen. In zwei von drei möglichen Runden segelten die beiden erfahrenen Matchracer gegeneinander. Am Ende hatte das schwedische Team klar die Nase vorn und entschied beide Durchläufe für sich. Damit konnten sich die Schweden den Sieg beim Berlin Match Race und ein Preisgeld von rund 5.000 Euro sichern. Gleichzeitig errang der 43-jährige Hansen den Pokal bereits zum dritten Mal und verteidigte seinen Titel.

„Wir sind sehr zufrieden, denn es war ein hartes, spannendes Rennen. Im ersten Durchgang lagen wir sogar bis zur ersten Tonnenrundung zurück. Markus Wieser ist ein ebenbürtiger Gegner, ich bin schon viele Male gegen ihn gesegelt.“, so der glückliche Gewinner, der bereits an das 20. Berlin Match Race denkt: „Über eine Einladung würden wir uns sehr freuen, denn der Wannsee ist ein schwieriges, aber tolles Revier zum Segeln.“ Zum schwedischen Team gehören Anders Jönson als Taktiker der Crew sowie der Trimmer Philip Kai Guhle und Mathias Bredin, der als Vorschiffsmann Hansen unterstützte.

Auch Markus Wieser, bei dem auch Uli Schümann mitsegelte, ist mit seinem zweiten Platz sehr zufrieden und gratulierte seinem Gegner: „Björn Hansen hat dieses Rennen von Anfang an klar dominiert und verdient gewonnen. Mein Team segelt das erste Mal in dieser Konstellation und hatte wenig Zeit, gemeinsam zu trainieren. Daher freuen wir uns sehr, dass wir ins Finale gekommen sind.“

Zuvor hatte sich der 45-jährige Berliner im Halbfinale, das aufgrund der schlechten Windverhältnisse erst gegen Mittag ausgetragen werden konnte, klar gegenüber dem neuseeländischen Team um Phil Robertson durchgesetzt. Gleichzeitig besiegte das Team von Björn Hansen seinen schärfsten Konkurrenten aus der Vorrunde, den Portugiesen Alvaro Marinho. Die Segler, die im Halbfinale unterlagen, segelten im Anschluss um den dritten und vierten Platz gegeneinander. Robertson konnte sich mit viel seglerischem Geschick gegenüber seinem Gegner Marinho knapp im dritten Durchgang behaupten und den letzten freien Platz auf dem Siegertreppchen erringen. Geschätzte 3000 Segelfreunde verfolgten an diesem Wochenende an Land und auf beheizten, schwimmenden Zuschauertribünen das Berlin Match Race, das der Verein Seglerhaus am Wannsee (VSaW) zusammen mit dem Berliner Yacht-Club seit 1992 veranstaltet. Frank Butzmann freut sich bereits auf das kommende Jahr, in dem das Berlin Match Race sein 20. Jubiläum feiert und zieht für das diesjährige Rennen eine positive Bilanz: „Das Wetter hat leider nicht an allen Tagen mitgespielt, aber wir sind sehr zufrieden mit der Resonanz der Zuschauer, die trotz Novemberwetter kamen und mit vielen spannenden Duellen auf dem Wannsee belohnt wurden.“ Obwohl das Berlin Match Race zunächst als einmalige Veranstaltung konzipiert war, hat es sich inzwischen zum bedeutendsten Segelereignis der Hauptstadtregion entwickelt.

Großen Anteil am Gelingen der Veranstaltung hatte wieder das Helferteam an Land, das überwiegend aus Jugendlichen beider Vereine gebildet wurde. Mit Spaß und Begeisterung wurde geholfen, wo immer es nötig war.



# 1832 Seemeilen Mit „Piccolo“ im Mittelmeer

**20.05.2010 – 31.05.2010**

Wir sind seit einigen Tagen an Bord der „Piccolo“. „Piccolo“ lag ruhig im Steg, aber war leider auch sehr schmutzig. Mark, unser holländischer Nachbar, hatte schon seinen Kaercher bereitgestellt, damit wir schnell und zügig sauber machen konnten. Die ersten Tage werden mit Bunkern verbracht. Bimini und Sprayhood müssen aufgezogen und die Genua angeschlagen werden. Beim Motor stehen Öl- und Filterwechsel an, und auch der Außenborder bekommt neues Motor- und Getriebeöl.

Damit der Besuch, der sich für Samstag angemeldet hat, nicht mit dem Schlauchboot kuscheln muss, zerren wir es noch schnell auf das Vorschiff. Abends ist aber erst einmal Essen bei „Roxy“ mit einigen Leuten hier aus dem Hafen angesagt. Sie alle haben sich ja rührend um unsere „Piccolo“ in unserer Abwesenheit gekümmert, und so übernehmen wir für die Truppe den Wein.

Es weht zeitweilig mit bis zu 45 kn. Wir haben richtig Mistral, der jetzt schon den dritten Tag anhält, und uns im Hafen festhält. Patrik ist an Bord, und unsere Internetverbindung ist wieder perfekt. Seinen ersten Tauchgang hat er hinter sich gebracht, um das Unterwasserschiff zu inspizieren und auch die Muschelzucht an Rumpf und Kiel zu reduzieren.

**1.6. – 15.6. 2010 Korsika rund**

Nach dem wir alle sieben Sachen verstaut haben, starten wir gegen Mittag Richtung Korsika. Bei E-Wind 18-23 kn sind wir flott unterwegs. Leider haben wir Welle gegenan, und so fällt die Entscheidung für den Hafen von Porto Cervo. Der Anker fällt gegen 18.00 im Vorhafen und hält beim zweiten Versuch. Das Schlauchboot wird aufgepumpt, und der erste Landfall steht bevor. Patrik macht noch einen Rundgang an

Land, kehrt aber relativ schnell zurück, da Porto Cervo Anfang Juni noch im Dornröschenschlaf versunken ist.

Der Wind frischt auf, die Welle läuft in den Hafen und die Nacht ist unruhig, aber unser Anker hält. Wir haben am Morgen Wind W-NW 25 kn, Welle 2m, holen den Anker hoch und können sofort nach dem Verlassen des Hafens Segel setzen. Reffen sofort das Groß und kreuzen nach Maddalena auf. Im Yachtclub Sardegna findet die Louis-Vuitton-Trophy noch bis zum 06. 06.10 statt. Patrik hat eine Akkreditierung als Berichterstatter, und so laufen wir in den Hafen und bekommen einen Liegeplatz - als deutsche Mediayacht vor Ort. Super! Wir liegen im Hafen mit unserer „Piccolo“, bekommen das gesamte Geschehen mit und zahlen keine Liegeplatzgebühr. Besser geht es nicht.

2 Tage später verlassen wir den Hafen, und es geht mit Motor zwischen den Inseln im Maddalena-Archipel hindurch. Gegen Mittag können wir endlich Segel setzen. Queren die Straße von Bonifacio und sehen vor uns Korsika. Wir lassen die französischen Inseln Lavezzi und Cavallo an Stb. liegen. Viele Unterwasserfelsen, Klippen und Untiefen zeichnen dieses Revier aus. Im Jahre 1855 zerschellte die Fregatte „La Sémillante“ und sank. Für die 773 Opfer, die hierbei ums Leben kamen, wurden auf der Insel Lavezzi Friedhöfe angelegt.

In der Einfahrt von Bonifacio gibt es noch eine kleine Ankerbucht, Calanque de la Catena, die auch mit Mooringleinen versehen ist. Mit 3 Skippern an Bord wird das Anlegemanöver äußerst kompliziert. „Piccolo“ hängt später jedoch sehr sicher mit Heckkleinen an den Felsen, und wir machen uns mit dem Schlauchboot auf den



Weg in die Stadt. Die Stadt liegt an einem 1 sm langen Fjord und ist wie eine Halbinsel von Wasser umgeben. Hier gibt es auch die höchste Zitadelle Korsikas, auf 65 m hohen Felsen gelegen, die der Graf Bonifacio 828 zur Abwehr räuberischer Sarazenen errichten ließ. Wir erlaufen den Hafenteil und später auch die Oberstadt auf der Suche nach einer geeigneten Pizzeria. Finden diese später direkt am Hafen und sitzen dort noch eine Weile in der Sonne. Bonifacio ist schon voller Touristen und abends hat man schon das typische südliche Flair, das wir so lieben.

Wir verlassen am nächsten Morgen unseren „Schlafplatz“, um uns an der Westküste in Richtung Norden entlang zu hangeln. Leider haben wir nur sehr wenig Wind, daher muss erst einmal der Motor seine Arbeit leisten. Später können wir dann endlich den Gennaker lüften und ankern abends bei Porto Pollo. Am nächsten Abend wird in der Bucht von Girolata geankert, und Arbeit ist angesagt. Das Unterwasserschiff muss geschrubbt werden. Patrik nimmt die Tauchflasche und bearbeitet den Kiel, während Volker sich mit Brille und Schnorchel am Wasserpass und Rumpf zu schaffen macht. Mein Küchenwender wird zweckentfremdet, und es werden Seepocken und Muscheln abgekratzt. Am Morgen darauf sind wir früh unterwegs, um diesmal den Wind optimal zu nutzen. Der Gennaker wird gezogen, natürlich gerade in dem Moment, als der Wind so richtig zulegt. Haben über 20 kn Wind und „Piccolo“ fliegt Richtung N. Unsere Spitzengeschwindigkeit liegt bei 11,7 kn. Der Wind nimmt weiter zu, und wir bekommen den Gennaker gerade noch so geborgen. Segeln nur mit Groß zwischen 7 und 8 kn. Ankern abends bei der L'Île Rousse, direkt vor dem Strand. Bumeln durch den Ort und landen in einem kleinen Lokal, wo wir uns einen Pastis gönnen. Das Mor-



genbad bei türkisfarbenem Wasser sowie weißem Sandboden ist Genuss pur. Nach dem Start muss der Motor wieder Dienst tun, da es flau ist und der Wind direkt von vorne kommt. Wir erreichen unseren nördlichsten Punkt auf dieser Reise und runden Cap Corse mit Stützsegel und Motor, was uns natürlich Schelte einbringt. Wir haben aber keine Lust, in dem relativ engen Fahrwasser aufzukreuzen. Steuern an der Ostküste den ersten Hafen, Macinaggio, an und finden einen guten Platz. Wir haben Mistralwarnung und beschließen zu bleiben.

2 Tage später so richtig Flaute. Unter Motor geht es vorbei an massiven Gebirgszügen und schroffen Felswänden, später erstrecken sich kilometerlange Sandstrände an der Steuerbordseite. Der hintere Fäkalientank blinkt seit zwei Tagen rot und läuft nicht mehr ab. Der nächste Tauchgang ist vorprogrammiert. Der erste Versuch von Patrik, den Abfluss wieder frei zu bekommen, bleibt leider erfolglos. Am nächsten Morgen im Laden neue Toilettenschläuche besorgt, dazu noch eine Handlungspumpe. Diesmal geht Volker ins Wasser und versucht, von außen mit einem Wasserschlauch und Wasserdruk den Abfluss frei zu bekommen. Der Erfolg stellt sich nach kurzer Zeit ein, und das Bord-WC kann wieder benutzt werden. Wir gönnen ihm anschließend eine ausgiebige Süßwasserduche. Der Wind frischt gegen Mittag auf, und wir können richtig schön segeln. Diesmal kommen wir mit Ost-Wind zügig über die Straße von Bonifacio. Eine kleine beschauliche Bucht, im Maddalena-Archipel, die in einem Yachtbericht beschrieben ist, erscheint uns für ein Nachtquartier zu unsicher. In nur 2-3 Sm Entfernung finden wir in der Cala Portese einen super Ankerplatz für die Nacht.

Leider kommt am Morgen ein Boot von der Forstverwaltung, und wir müssen 20,- € nur für das Befahren des Archipels bezahlen, da dies alles Naturschutzgebiet ist. Bleiben dann noch bis



gegen 15.00 und starten Richtung Olbia, von wo aus Patrik seinen Flieger nach Hause nimmt. Unser Vereinsstander hat sich in den wenigen Tagen schon zerlegt. Nähe und klebe ihn mit Segeltape und zerschneide unseren ehemaligen Proteststander, um das gute Stück noch für einige Zeit am Leben zu erhalten. (Sollte man im Verein über die Qualität mal nachdenken? Den TO-Ständer fahren wir jetzt schon die dritte Saison).

#### 16. 6. – 5. 7. 2010 Sardinien – Sizilien

Wir bleiben noch einen Tag, da ein Techniker kommt und unseren Plotter repariert, und starten erneut von Olbia aus. Haben auch diesmal kaum Wind und fahren wieder mit Volvofock. Wir suchen ein ruhiges Ankerplätzchen zum richtig Wohlfühlen. Erst einmal gut Essen, dann baden, lesen und die Zeit vertrödeln. Finden dieses Plätzchen am Cabo Cavallo, der Anker hält, und uns geht es gut. Leider „spinnt“ unser Plotter erneut, und wir kehren zurück nach Olbia, diesmal an die „Klagemauer“ (schmutzige, ehemalige Kaianlage). Treffen dort auf Rosita und Mark mit ihrer „FYA“ und auch Anke und Michael mit ihrer „Seawitch“, von denen wir im Vorjahr 2,5 kg Thunfisch geschenkt bekommen haben, kommen noch an die Mauer. Der Techniker kommt erneut, und diesmal findet er den Fehler. Es gibt schon wieder Mistralwarnung, also beileben wir uns von der Mauer wegzukommen. Bei gutem Segelwind brauchen wir gerade 2,5 Std. für die 20 sm bis Caletta. Die Leinen werden von Doris und Norbert von der „Funica“, die wir aus Olbia kennen, angenommen, und schnell liegen wir fest und sicher am Kopfsteig. Wir bleiben die nächsten zwei Tage, da der Mistral sich erst austoben muss. Tags darauf ist es schwül und dunkle Wolken ziehen auf. Wir klappen noch rechtzeitig das Bimini auf, um nicht im Regen zu sitzen. Trödeln später dann mit Gennaker weiter nach S. Maria di Navarrese, wo wir wieder auf die „Funica“ treffen.

Verabschieden uns am Morgen und können die gesamte Zeit auf Stb. Bug segeln. Vorbei an einer wunderschönen felsigen Landschaft, die mit kleineren Sandstränden dazwischen immer wieder zum Ankern verleitet. Wir wollen aber zu „unserem Capo Carbonara“ mit den beiderseitigen Sandbuchten, das wir schon im letzten Jahr zu schätzen gelernt haben. Wir runden Capo Carbonara und der Anker fällt. Die Wassertemperatur ist jetzt schon 22°, sodass ungetrübter

Badespass angesagt ist. Wir bleiben, faulenzten die nächsten Tage und warten auf günstigen Wind nach Sizilien. Bekommen von der „Lorbas“ einen kleinen frisch gefangenen Thunfisch geschenkt. Die deutsche Fußballmannschaft besiegt England 4:1. Wir verarbeiten unseren Tuna zu Filet mit Pfeffersauce. Ein schöner Tag.

Es ist soweit, wir stecken unseren Kurs nach Sizilien sehr südlich ab, da dort der Wind eher einsetzen soll. Halten uns aber von allen Schiffsfahrtsstraßen fern. Anfangs mit Motor, später dann mit Groß und Genua kommen wir zügig voran. Abends flaut der Wind ab, laufen aber noch 4 kn und Diesel wird gespart. Meine erste Wache dauert von 21.00 bis 24.00. Volker bleibt länger wach, da noch die Genua geborgen werden muss. Wir haben eine ruhige Nacht. Sehen, dank AIS, auf dem Plotter sämtliche Schiffsbewegungen. Es sind keine Segler und auch keine Fischer unterwegs. Im Wasser gibt es fluoreszierende Algen. Es gibt Flächen mit bis zu 40 cm Durchmesser, die im Kielwasser leuchten. Der Sternhimmel verblasst, als der Mond aufgeht. Volker übernimmt gegen Mitternacht die Wache, und ich versuche zu schlafen. Leider ohne Erfolg. Übernehme wieder um 3.00 morgens, und auch Volker hat nur einen Fischer zu melden. Kurz vor 4.00 Uhr zeigen sich erste Delphine. Sieht toll aus, wenn man sie im Mondlicht vorbei „fliegen“ sieht. Starre auf das Wasser, um weitere Delphine auszumachen. Nichts da. Ich lasse Volker weiter schlafen, und er wird erst vom Kaffeeduft gegen 8.00 wach. Wir erreichen nach 170 sm und 32 Stunden Sizilien.

Während der Überfahrt verabschiedet sich unser Plotter, da wir es versäumt haben, in Deutschland eine weitere Navionic-Gold-Karte für das restliche Mittelmeer zu ordern. Vor Vito lo Capo und Modello wird geankert, und wir gehen erst in Palermo in den Hafen. Der Hafenbetreiber fährt uns mit seinem Auto zu den entsprechenden Geschäften in Palermo, wo wir dann auch fündig werden. Bedanken uns mit einer Flasche Grappa. Wir bummeln noch durch Palermo, erstehen Käse, Schinken, Brot und Wein und machen es uns zu später Stunde an Bord gemütlich. Es ist Sonntag, und Scharen von Booten verlassen die Stadt. Wir legen uns schon in der Hafenausfahrt mit einer „Comet 43“ an. Wir als Fahrtendampfer und er als Wochenendyacht mit neuen Segeln von North-Sails. Er kann zwar mehr Höhe laufen als wir,

aber wir wollen ja längs der Küste segeln. Der Wind raumt, wird schwächer und unser Vorsprung vergrößert sich leicht. Als der ‚Gegner‘ den Gennakersack aufs Vorschiff holt, muss Volker von unten unseren Gennakersack erst holen. Kurz, unser Gennaker stand zuerst, und wir segelten davon. Wieder ein schöner Tag!

Am Abend erreichen wir Cefalu und beschließen, einen weiteren Tag zu bleiben. Das malerische alte Fischerdorf liegt im Schutz eines Kaps. Die Kirche aus dem 12. Jahrhundert ist einer der am besten erhaltenen Sakralbauten. Wir ergänzen unseren Proviant noch mit 6 Zweiliter-Wasserflaschen, da wir am nächsten Tag weiter zu den Liparischen Inseln wollen.

### **6. 7. – 10. 7. 2010 Cefalu/Sizilien – Liparische Inseln**

Die Logge funktioniert wieder einmal nicht, und Volker muss ins Wasser und das Paddelrädchen bürsten. Nach 9 Std. erreichen wir Isola Vulcano. Dies ist die südlichste Insel dieses Archipels. Sie besteht aus erloschenen Kratern, die erstmals 183 v. Chr. aus dem Meer aufstiegen, und einen heute noch tätigen Vulkan hat. Wir ankern in Porto di Ponente – einer Bucht an der Nordspitze von Vulcano – und lernen am nächsten Tag Knut und Birgit von der „Blue Diamond“ kennen, die uns viele Tipps für Sizilien und Malta geben. Tags darauf steuern wir durch die Enge zwischen Vulcano und Lipari. Der Anker fällt bei Porto Levante, und wir baden erst einmal im heißem Quell- bzw. Vulkanwasser. Es sprudelt überall um uns herum in unterschiedlichen Temperaturen. Wir schnorcheln zurück zum Boot, und nach einer stärkenden Mahlzeit machen wir uns auf den Weg nach Stromboli, dem Leuchtfeuer, dem auch schon Odysseus folgte.

Die beste Aussicht auf den Vulkan hat man von der Nordseite, wo auch die Touristenboote massenweise unterwegs sind. Es ist 22.00 und dunkel, und wir warten darauf, dass Stromboli uns seine Feuerfontänen zeigt. Wir lassen das Boot einfach treiben und erleben tatsächlich, dass der Vulkan Feuer in den Himmel schickt. Wir sind fasziniert und beeindruckt von diesem Schauspiel. Wir versuchen gegen 24.00, einen Liegeplatz an der Ostküste von Stromboli zu finden, was bei der Dunkelheit recht problematisch ist. Da wir keinen sicheren Platz ausfindig machen können, segeln wir nach Tropea zum Festland durch. Gegen 6.00 ankern wir vor dem Hafen und schlafen erst einmal. Gegen 10.00 verholen

wir uns in den Hafen und bekommen einen Liegeplatz. Wir erklimmen 230 Stufen, erkunden diesen wunderhübschen Ort und genießen oben über dem Meer bei Pizza, Pasta und Rosso eine tolle Aussicht.

### **11. 7. – 23. 7. 2010 Scilla – Valetta/Malta**

Wir ankern noch einmal vor Scilla, um dann die Straße von Messina am nächsten Morgen bei günstiger Tide und wenig Wind zu befahren. Wir segeln weiter an der Ostküste von Sizilien Richtung Süden. Schwertfischfänger kreuzen unseren Weg. Diese Boote gibt es nur hier im gesamten Mittelmeerraum. Die Schwertfische sind nachtaktiv. Tagsüber schlafen sie kurz unter der Wasseroberfläche. Von hohen Masten aus werden die Tiere gesichtet und von großen Auslegern aus dann harpuniert. Wir erreichen Taormina und ankern im Südteil der Bucht mit Blick auf den Ätna. Verlassen aber fluchtartig am Morgen unseren Ankerplatz, da ein Kreuzfahrtschiff Massen von Leuten ausbootet. Die Wellen der Boote lassen unsere Kaffeetassen rutschen. Also, nichts wie weg. Wir haben guten Wind und erreichen nach 9,5 Std. Syracusa. Auch hier können wir wieder sehr gut in der Bucht ankern und beschließen, einige Tage zu bleiben. Das Boot liegt hier sehr sicher, und wir können es mit ruhigem Gewissen etliche Stunden alleine lassen. Das Beiboot bleibt an einer Mauer direkt neben der Polizia. Sichern es aber trotzdem noch mit unserem Stahlseil, das wir vorher noch in Berlin besorgt haben. Sicher ist sicher. Nachmittags dann ab in die Altstadt. Traumhaft, wenn man Altes und Verfallenes liebt. Am nächsten Tag Besichtigung des archäologischen Parks. Wir erleben hier Geschichte und Archäologie pur. Natürlich besuchen wir auch das Museum und den Park des Archimedes. Unsere Füße sind wieder einmal platt, und wir kehren müde zurück an Bord. Wir haben zuvor von einem vorbei fahrenden Fischer 3 Fische bekommen, die er uns auch noch ausgenommen hat. Das entsprechende Rezept gab es auch noch. Wir bedanken uns mit einem kleinen Schein und einem Becher Rotwein. Probieren das Rezept noch am selben Abend und sind begeistert:

**Rezept:** *Fische säubern, gut salzen und pfeffern. Olivenöl, reichlich Zwiebeln, einen Hauch von Knoblauch in die Pfanne. Fische darauf legen und mit Tomatenwürfeln bestreuen und würzen. 20 Min. in den Backofen – fertig. Dazu Brot und Vino Rosato. Lecker!!!*

Wir verlassen unseren so sicheren Ankerplatz, melden uns über Funk im Hafen von Marzamemi an und bekommen eine Antwort auf Italienisch, die wir nicht verstehen. Egal, der Run auf den Hafen hat begonnen. Bekommen auch einen Platz zugewiesen und liegen kurze Zeit später fest. Grüßen den Hafenmeister von der „Blue Diamond“ und können bleiben.

Wir fragen beim Hafenmeister, der uns zuvor schon als freundlichster Hafenmeister von Sizilien empfohlen wurde, nach dem nächsten Supermarkt, und er stellt uns sofort sein Auto zur Verfügung. Seine Frau beschließt aber, uns zu fahren, da wir ja zum ersten Mal in diesem Hafen sind. Sie bringt uns zum 3 km entfernten Supermarkt und auch zum Weingut der Familie Rudini. Wir bekommen hier Vino sfuso, losen Wein – aus riesigen Edelstahltanks in 5 Liter Kanister abgefüllt, nicht ohne vorher sämtliche Sorten auszuprobieren. Wir entscheiden uns für Rosso, Bianco und Rosato.

Wir sind über soviel Hilfsbereitschaft stark beeindruckt und bedanken uns noch bei dem freundlichen Hafenmeisterpaar mit einem Kanister Rosato. Diese Beiden wiederum sind hoch erfreut, werden „Piccolo“ so schnell nicht vergessen. Verlassen Marzamemi und segeln nach Porto Palo an der Südostspitze Siziliens. Warten auf guten Wind für die Überfahrt nach Malta, d.h. Badeurlaub für einen weiteren Tag. Starkwind ist angesagt, und wir sehen zu, dass wir von Porto Palo aus zügig nach Malta kommen. Nach 9 Std. machen wir in der Marina von Manoel Island fest. Es gibt hier so viel zu sehen und zu erleben, dass wir beschließen, zu bleiben.

Wir bekommen einen Liegeplatz für einen Monat. Wir nutzen die Zeit, um Malta etwas besser kennen zu lernen. Das Busfahren ist hier sehr preiswert, 47 Cent normal oder € 1.17 für den Schnellbus. Die Busse entstammen 4 Jahrzehnten. Abenteuer pur! Fahren erst einmal nach Valletta, um einen Überblick von der Stadt zu bekommen. Wir erlauben die Befestigungsanlagen, Kirchen und Paläste. Besichtigen die St. John's Co-Kathedrale, die 1577 fertig gestellt wurde. Im 17. Jh. erhielt die Kathedrale ihre barocke Innengestaltung. Wir haben solch eine prunkreiche Ausstattung bisher in keiner Kirche gesehen. Der Fußboden, der nur aus marmornen Grabplatten mit eingelegten Intarsien aus verschiedenfarbigem Marmor besteht, war schon die Besichtigung wert. Zur Kathedrale gehört

noch ein Museum, in dem die größte Sammlung belgischer Gobelins aufbewahrt wird. Wir verbringen die nächsten Tage mit weiteren Besuchen in Valletta, des Royal Yachtclub of Malta, des Archäologischen Museums, genießen aber auch das Treiben und Handeln auf den Märkten und erfreuen uns an den allabendlichen Feuerwerken.

Zwischendurch fahren wir mit dem Boot zum Baden. Ankern in der blauen Lagune, am Sonntag, wo der Bär steppt. Die Boote stapeln sich in der Lagune, die wunderschön ist. Wir gehören zu den wenigen, die die Bucht auch abends in Ruhe genießen können. Ohne Ausflugsboote, die die Touries und Einheimischen tagsüber an Land setzen und am Abend wieder abholen. Fahren am nächsten Tag nach Gozo und gehen an Land. Zurück in Valletta, nehmen wir den Bus in die alte Stadt Medina und nach Rabat. Besichtigen die Saint Agatha Katakomben. Ich war dann doch recht froh, als wir wieder das Tageslicht sehen konnten. Landen noch in einem Künstlerdorf, wo wir einige Glasschalen erstehen. Glas aus Malta ist wunderschön, aber nicht so verschnörkelt wie das aus Murano.

Es ist Freitag, d. h. Motorboote verlassen in Scharen Valletta. Wir ankern wieder einmal in einer kleinen Bucht mit türkisfarbenem Wasser. Wir beschließen, über Nacht zu bleiben, da die Luft nicht so stickig ist wie im Hafen. Der erste Discodampfer ankert kurz nach Sonnenuntergang und die Umpf-umpf-umpf-Musik schallt über die Bucht. Wir überlegen kurz, ob wir noch in den Hafen zurück sollten. Freitag heißt aber auch Karaoke an der Strandpromenade, wo ein aufgehender Kinderstar das Mikro malträtiert. Hier wissen wir, dass der Dampfer um 23.00 verschwindet, auf der Promenade geht der Lärm weiter. Wir bleiben.

### 15. – 24. 8. 2010 Malta – Sizilien

Sizilien hat uns wieder. Laufen erneut Marzamemi an, wo an diesem Tag die Schiffe gesegnet werden und die „Heiligen“ per Boot durch den Hafen gefahren werden. Es ist Montag. Der Ort, normalerweise vielleicht 300 Seelen, wird überströmt von Menschenmassen. Die Parkplätze sind zugestellt und mit Wohnmobilen verstopft. Der kleine sonst so verschlafene Ort lebt.

Schieben uns durch die engen Straßen zurück zum Hafen, um dort den Einheimischen, die es sich mit Grill, Tischen und Stühlen zwischen parkenden Autos gemütlich gemacht haben, auf die Teller zu schauen. Wir gehen an Bord, und

das mitternächtliche Feuerwerk ist so großartig, wie wir es schon lange nicht erlebt haben.

Wir verlassen den Hafen, nicht ohne vorher noch Wasser und Wein gebunkert zu haben. Lernen Wendy und Rolf von der „Vagabond“ in Syracusa kennen. Volker ist erst einmal behilflich, ihren Außenborder wieder zum Leben zu erwecken. Wir treffen uns abends zum Plausch bei uns an Bord. Verbringen die nächsten Tage mit Informationsaustausch über Anker- und Liegeplätze und gehen am letzten gemeinsamen Abend in der Altstadt essen. Unsere Wege trennen sich, und wir starten nach Griechenland.

### 25. 8. – 5. 10. 2010 Sizilien – Griechenland

Wir kommen gegen 12.30 endlich los, halten noch einmal kurz, da die Logge wieder nicht funktioniert. Volker, bewaffnet mit Spülbürste, muss kurz abtauchen, und alles ist wieder in Ordnung. Der Sonnenuntergang entschädigt für vieles, sehen noch den Ätna, und dann ist auch schon der Vollmond am Himmel. Wir teilen wieder die Nacht in unseren üblichen Dreistundenrhythmus ein. Gegen 5.30 Uhr früh frischt der Wind richtig auf, und wir müssen reffen, kommen damit sicher und schnell voran. Gegen 12.00 mittags gibt es kleine gebratene Schweinefilets, und wir gönnen uns eine Weißweinschorle. Die Sonne geht schon um 19.00 unter, der Vollmond ist um 20.30 zu sehen. Wind und Welle nehmen weiter zu, und unser Durchschnitt in dieser Nacht erhöht sich auf 6,5 sm/Std. Reffen nachts das Groß weiter ein, und auch die Genua wird ein bisschen verkleinert. In der zweiten Nacht kommen mir die 3 Stunden ewig vor, wieder kaum Schiffe, keine Segler und keine Fischer. Gegen Morgen können wir dann ausreffen. Kurzzeitig sehen wir Delphine, und nach 46 Stunden und 270 sm erreichen wir Fiscardo auf Kefalonia in Griechenland. Der Anker fällt und wir gehen mit dem Heck an die Pier. Dieses Manöver, typisch für Griechenland, funktioniert ausgezeichnet.

Das Wetter soll schlechter werden, und wir beschließen, uns noch nach Sami, 13 sm entfernt, zu verholen. Wir bleiben, holen die Fahrräder heraus und schauen uns die Gegend an. Beim Verlassen des Hafens holen wir erst einmal eine fremde Ankerkette mit hoch, kommen aber schnell wieder frei. Da wir noch nicht einklariert haben, müssen wir zurück nach Zakynthos. Unterwegs wieder das Groß eingerefft, da der Wind ständig zunimmt. Haben eine Welle von 1,5 – 2 m, und diese surfen wir mit bis zu

8 kn hinab. Sind froh, als wir den Hafen erreichen und einen sicheren Liegeplatz bekommen und einklarieren können. Starten am Morgen sehr früh, da neben uns der Musikdampfer ablegen will. Wir wollen von seinem Schraubenwasser nicht zugeschaufelt werden, also los.

So langsam machen wir uns Gedanken über einen Winterliegeplatz für „Piccolo“ und beschließen, Kurs über Kyllini, nach Messolonghi zu nehmen. Bleiben einige Tage und schauen uns die recht neue Marina und den Ort an. Mit den Fahrrädern können wir schnell die Umgebung erkunden und beschließen, über Winter hier zu bleiben. Wir haben das Gefühl, dass wir für dieses Jahr angekommen sind. Von nun an ist nur noch Buchten „abklappern“ angesagt, und die restliche Zeit wollen wir einfach nur genießen.

Da wir noch Zeit haben, starten wir erneut. Wir wollen noch einige Inseln und Ankerplätze erkunden. So langsam werden Namen wie Kefalonia, Zakynthos, Ithaka, Maganisi, Kalamos und Kastos vertraut. Stellen aber auch fest, dass viele Buchten sehr eng und tief sind und felsigen Grund haben. Wir lieben jedoch mehr die Buchten, die flacher sind und als Ankergrund Sand haben. Finden aber auch diese und lernen kleine verträumte Orte kennen. Ankern in einer Bucht, wo schon Onassis mit Maria Callas gebadet hat. Die Bucht ist einfach nur super. Machen noch Station in Vathi, Ithaka, bleiben dort wegen Starkwind noch einige Tage in der Bucht. Wir ankern auf dem Rückweg noch einmal in der Bucht von Sarakinito auf Ithaka, schwimmen ein letztes Mal an Land. Wenige Tage später machen wir das Boot winterfest und nehmen den Bus nach Athen, von wo uns dann das Flugzeug nach Hause bringt.

**Fazit:** Wir waren zum ersten Mal ohne Zeitlimit unterwegs und haben uns bei den Langfahrtsegler eingereiht. Wir haben Frankreich, Italien, Malta und Griechenland bereist und dabei 1832 sm zurückgelegt. Wir wollen ja auf unseren Reisen etwas von der Kultur der einzelnen Länder mitbekommen. Wir haben Segler aus sieben Nationen getroffen und müssen feststellen, dass die Hilfsbereitschaft gerade der Langzeitsegler untereinander sehr groß ist. Was aber für uns das Schönste ist, wir haben jetzt Zeit, wir gönnen uns den Luxus zu trödeln. Für uns ist sicher, im nächsten Jahr sind wir wieder unterwegs.

# Von den Galapagos-Inseln nach Samoa

*Peter Lühr, Mitglied des Vereins Seglerhaus am Wannsee und der Kreuzer-Abteilung des DSV, ist mit seiner Frau Jytte unter die „Vollzeitsegler“ gegangen, nachdem er in den USA die Segelyacht „Freya“ restauriert und langfahrtauglich gemacht hatte.*

*Im Oktober 2009 starteten Peter und Jytte Lühr mit Freunden von New York aus zum Pazifik. Einen Bericht über den Reiseabschnitt zu den Galapagos-Inseln können Sie auf der VSaW-Homepage im Bereich „Fahrten“ lesen. Inzwischen hat die „Freya“ Pitcairn, Samoa und weitere Pazifik-Inseln besucht. Bei Redaktionsschluss war sie auf dem Weg nach Australien.*

Nach den unvergesslichen drei Wochen im Galapagos-Archipel verlässt uns Jytte, und unser Freund Wolfgang kommt an Bord. Wir machen einen letzten Spaziergang durch Baquerizo Moreno/San Cristobal. Wie jeden Abend bevölkern nicht die Touristen die Seepromenade. Es sind die Seelöwen, die grunzend und rülp send auf den Wegen und Parkbänken liegen. Als reine Männercrew segeln wir die „Freya“ über die Distanz von 2.090 sm in 12,5 Tagen nach Hanga Roa/Osterinseln. Wir erleben auf dieser Fahrt unbeschreiblich gute Segelbedingungen. 150 sm vor dem Landfall können wir nicht mehr in den Leerlauf schalten. Der Pessimist an Bord tippt auf Getriebebeschaden, der Optimist auf eine blockierte Welle. Wir erlauben es unserem besten Schwimmer Wolfgang nicht, bei dem Wellengang außenbords zu gehen, um die Lage unterhalb der „Freya“ zu überprüfen. Doch in Hanga Roa angekommen können wir tief durchatmen. Der Teil eines Netzes hat sich in den Propeller gedreht und so die normale Funktion des Getriebes verhindert. Unser Line-Cutter kann nur Leinen schneiden, mit Netzen kann er nichts anfangen. Wir ankern direkt vor Hanga Roa. Klippen sind einer kleinen Bucht vorgelagert. Hier landen wir mit dem Dinghy an. Der Schwell lässt es mitunter nicht zu, dass wir trocken an Land kommen, wenn beim Surfen eine Welle unmittelbar hinter uns bricht. Oft sind wir nahe am Kentern. Das Einklarieren ist mal wieder furchtbar. Unser

Schiff rollt, ein großes Arbeitsschiff ohne Fender will bei uns längsseits gehen. Unsere Fender springen hoch, und so wird unsere hölzerne lakierete Fußreling misshandelt. Von den zehn Insassen des Bootes kommen sieben Offizielle an Bord. Sie lassen sich mit dem Ausfüllen unzähliger Formulare viel Zeit – begleitet von den Ramblings ihres wartenden Arbeitsbootes.

Am 27. 2. 10 um 06.30 klopft jemand an unsere Yacht. Der Skipper der „Balena“ informiert uns, dass sich ein Tsunami den Osterinseln nähert. Wir sollen auf Kanal 16 schalten und Instruktionen vom Hafenmeister abwarten. Mehr erfahren wir nicht. An der Uferstraße fahren Polizei und Feuerwehr mit Sirenen und Blaulicht entlang und fordern die Bevölkerung über Lautsprecher auf, sich zur Kirche zu begeben. Sie liegt oberhalb des Ortes auf einem Hügel. Wir sind sieben Yachten, von denen fünf den Ankerplatz umgehend verlassen. Wir nehmen nur den Anker kurzstap und warten ab. Eine Stunde später kommt vom Hafenmeister die Aufforderung, tiefes Wasser aufzusuchen. Nach einer Seemeile haben wir 600m unter dem Kiel. Wir stellen den Motor ab und lassen die „Freya“ treiben. Um 10.00 gibt der Hafenmeister Entwarnung. Wir ankern wieder am alten Platz.

Mit einem Mietwagen erkunden wir Rapa Nui/ Osterinseln und besuchen fast alle Sehenswürdigkeiten: den Vulkan Rano Kau, die religiöse Stätte Orongo und das Ahu (zeremonielle Plattform mit Steinfiguren) Hanga Hahave. **Pitcairn – „Insel der Meuterer“**

Einmal wieder steht uns eine längere Segelstrecke bevor: Pitcairn – unser nächstes Ziel. 1290 sm anfänglich mit Etmalen über 100 sm. Nicht sehr befriedigend für uns. Am fünften Tag lassen wir uns segellos treiben. Bei der Dünnung geht das Schlagen der Segel zu sehr auf die Nerven, letztendlich leidet auch das Material. Wir entschließen uns, mit dem Motoren zu beginnen, um nach Norden zu verholen. 100 sm nördlich des direkten Kurses setzt leichter Wind ein, der sich immer mehr verstärkt. Am neunten Tag segeln wir in einen Trog, der uns Wind in Sturmstärke bringt. Das dauert jedoch nur einen Tag.

Vor Pitcairn müssen wir uns noch einbremsen, um nicht bei Nacht in Adam's Town vor Anker gehen zu müssen.

Im letzten Jahr haben nur 24 Yachten Pitcairn besucht. Der Grund dafür ist, dass diese kleine Insel mit ihren 60 Einwohnern weit von der Barfußroute entfernt liegt. Deshalb hatte sich auch Fletcher Christian mit der Bounty 1790 diese Insel ausgesucht, um von der britischen Admiralität nicht entdeckt zu werden. Fast alle Einwohner sind Nachfahren der Meuterer. Im vergangenen Jahr haben wir in Nova Scotia Captain Sean Berkew vom Schoner „Amistad“ kennen gelernt. Mehr als drei Jahre hat er als Kind auf Pitcairn bei Jay Warren und seiner Schwester Meralda gelebt. Er bat uns, Grüße auszurichten, wenn wir Pitcairn erreichen. Das tun wir auch und werden sofort zum Lunch bei der Tochter von Meralda eingeladen. Pitcairn ist eine interessante Insel, auf der wir gern ein paar Tage verweilt hätten. Doch der Ankerplatz ist so stark dem Schwell ausgesetzt, dass mir nicht wohl ist, wenn ich an unsere Yacht denke. Wir werden in halsbrecherischer Fahrt im Longboat zur „Freya“ gebracht. Dort können wir uns kaum auf den Beinen halten, so stark bewegt sich unser Schiff in den Wellen. An Land wird von „fair condition on the anchorage“ gesprochen. Wir erfahren aber auch, dass es in den letzten zwei Tagen nicht möglich war, mit dem Longboat anzulanden. Auch wenn der Anker sofort gelichtet wird, sind wir froh, denn wir haben einen kleinen Eindruck von der Insel und ihren Bewohnern – von den 60 haben wir 25 kennen gelernt – bekommen.

### Die Gambier-Inseln

In flotter Fahrt bei konstantem Wind von 4–5 Bft sind die 317 sm zu den Gambier-Inseln schnell gesegelt. Vor dem Ort Rikitea/Mangareva werfen wir den Anker. Die Gambier-Inseln gehören zu einem großen Atoll, bei dem das Außenriff nur noch zum Teil über die Wasseroberfläche ragt. Auf den Inseln leben 700 Menschen. Ein Flugplatz aus der Zeit vor den ersten französischen Atomversuchen liegt auf einem lang gestreckten Motu. Unser Freund Wolfgang wird von hier aus am 27.03.10 nach Deutschland fliegen. So haben wir noch 12 Tage Zeit, um Segel zu reparieren, die Wartung des Motors bei 750 Betriebsstunden vorzunehmen, die Yacht von Entenmuscheln zu befreien, den Lack der Fußreling auszubessern und viele kleine Repara-

turen auszuführen. Unser Bier trinken wir abends bei Fritz, dem Trans-Ocean-Stützpunktleiter. Seit 35 Jahren betreut er Segler in seiner ruppigen, aber herzlichen Art.

Gambier ist bekannt wegen der „Mother of Pearls“, der schwarzen Perle. Es ist nicht einfach herauszubekommen, wo wir eines dieser Schmuckstücke erstehen können. Nach längerer Suche machen wir die Bekanntschaft der Besitzerin einer Perlenfarm. Es dauert lange, aus einer Vielzahl von Perlen die schönste auszusuchen. Wir bringen unseren Freund Wolfgang mit der „Freya“ zum Flughafen Mangareva/Gambier. Auf dem Motu wird es zwei Mal in der Woche lebendig. Dann kommen aus allen Richtungen Motorboote in den kleinen Hafen zum Flugplatz, und in der Wartehalle geht es drunter und drüber. Nach so langer gemeinsamer Zeit an Bord ist es ein merkwürdiges Gefühl, unseren Freund winkend auf der Hafemole zu sehen. Während wir bei leichtem Wind das Atoll verlassen, wird unser Freund immer kleiner und kleiner. 500 sm liegen vor uns.

### In den Tuamotos

Das erste Atoll in den Tuamotus, das wir anlaufen, ist Hao. Unterschiedliche Windverhältnisse, Kurse und Segelführungen lassen die Reise länger dauern als erwartet. Doch nach gut vier Tagen machen wir am Abend als einziges Schiff im kleinen Hafen von Otepa fest. Den Abend genießen wir in der Ruhe der einbrechenden Nacht. Vom Hafen in den Ort ist es ein längerer Fußweg. Er führt uns an verlassenen Gebäuden der Fremdenlegion vorbei, an vielen verfallenen Containern mit sanitären Einrichtungen für die Camps und an einem Gedenkstein für die verstorbenen Legionäre. Sie haben die Flughäfen von Mangareva und auf Hao gebaut.

In Otepa sollen angeblich 2.000 Menschen leben. Nach dem Ausbau der Stadt mit ihrem rechtwinkligen Straßennetz vermuten wir, dass dieser Ort vor nicht allzu langer Zeit vergrößert wurde. Die Menschen von Mururoa und Fangataufa sind sicher nach Hao umgesiedelt worden. Dies konnte oder wollte uns niemand bestätigen. Der letzte Atombombenversuch fand 1996 statt. Unsere Berechnung der Tide zum Verlassen von Hao stimmt nicht ganz. Im Passe Kaki haben wir schon ablaufendes Wasser mit 3 kn und einen dagegen stehenden Wind von 5 Bft. Was wir erleben, nennen die Engländer „overfall“. Der Bug taucht mehrmals tief ein, wir haben das

blaue Wasser im Cockpit. Auch wenn wir durchnässt sind, macht das bei den hiesigen Temperaturen nichts aus. Es ist einfach erfrischend, mit den nassen Klamotten im Wind zu stehen.

Peter weckt mich in der Nacht. Wir müssen bei 5 Bft schiffen – eigentlich ein gewöhnliches Manöver. Wir nehmen den Besan dicht. Doch zum „Rund Achtern“ kommt es nicht mehr. Die „Freya“ rollt fürchterlich. An der Nock des Besanbaumes bricht der Bolzen. Der Baum und das Segel knallen in die Bb-Wante. Wir bergen das Segel und zurren den wild schlagenden Besanbaum fest. Alle Teile des Beschlages sind noch vorhanden. Schau'n wir mal, wo wir einen Schraubstock zum Richten finden. In der kommenden Nacht müssen wir uns mal wieder einbremsen. Im Morgengrauen fahren wir durch den Passe Manino in das Atoll Tahanea. Vor einem Palmenstrand finden wir einen einsamen Ankerplatz. Am Nachmittag fahren wir mit dem Dinghy zu einer nahe gelegenen Korallenbank zum Schnorcheln – viele große Fische und Korallenstöcke, unterirdische Blumensträuße in Weiß, Rot und Lila.

Gegen Abend rufen wir unsere Mails über das Iridium-Telefon ab. Dabei erfahren wir, dass heute Ostersonntag ist. Das haben wir total verschlafen. Beim Sundowner beobachten wir Blacktip Sharks. Bei einer Länge von 2,10 m sind sie für Menschen ungefährlich. Einer ähnlich aussehende Art von 2,40 m sollte man jedoch ausweichen. Na, danke! Um unsere Yacht kreisen mehrere Haie von 1,50 m Länge. In der Nacht gehen wir sowieso niemals ins Wasser. Um 04.30 ist die Nacht für uns vorbei. Im Dunkeln verlassen wir das Atoll auf dem Track, den wir zur Einfahrt gewählt hatten. Ohne Probleme fahren wir durch den Passe Manino. Ein guter Wind bringt uns zu früh zum 50sm entfernten Atoll Fakarava. Zwei Stunden lassen wir uns vor Top und Takel zum Passe Tumakohua treiben. Wir durchfahren ihn bei auflaufendem Wasser von 0,5 kn Strom und werfen den Anker hinter einem kleinen Motu neben der „Balena“. Der Eigner Rudi kommt zum Tee und bringt einen Schraubstock mit. Zum Richten des Besanbaumbeschlages braucht man einfach dieses Werkzeug. Mit dem Dinghy fahren wir zum kleinen Ort Tetamanu, wo wir im Passe Tumakohua am Steg einer Tauchschule anlegen. Tetamanu besteht aus einigen mit Palmenblättern gedeckten Hütten und vielen Ruinen von steinernen Häusern. Nach

den zwei parallel verlaufenden und gepflasterten Straßen, die jetzt mit Grünpflanzen überwachsen sind, hat dieser Ort schon bessere Zeiten gesehen. Eine schöne Kirche und ein Gemeindehaus von 1867 zeugen davon. Das Atoll ist mit Palmen bewachsen. Aber wer kauft heute Sisal und Kopa? Das ist wohl der Grund, dass die Leute abwanderten. Doch die Morbidität dieses Ortes hat einen besonderen Reiz.

Um 10.00 wollen wir unseren Ankerplatz verlassen. Doch der Anker hängt an einem Korallenstock fest. Mit Gewalt geht es nicht. Das führt nur dazu, dass die Kette über die Nuss springt. Wir haben leider keinen Kettenstopper, und so rauschen 60 m Kette und 10 m Ankertrosse aus. Ich springe mit Maske und Flossen ins Wasser und begutachte die Lage der Kette unter Wasser. Wir haben ein „S“ um zwei Korallenstöcke gelegt. Zwei Stunden versuchen wir vergeblich, die in 12 m Tiefe liegende Kette freizubekommen. Das Tauchboot vom Diving Center kommt vorbei. Ich winke es heran. In einer halben Stunde wollen sie zurück sein, um uns zu helfen. Wir versuchen es weiter und schaffen es, die Kette zu klarieren. Als nach über einer Stunde das Tauchboot zurückkommt, haben wir noch 20 m Kette draußen. Nun gut, wir hätten den Rest auch noch geschafft, doch der Diving Instructor ist schon im Wasser. So können wir nach drei Stunden die Segel setzen. Ohne Welle und bei gutem Wind erreichen wir nach 31 sm Segeln im Atoll kurz vor Sonnenuntergang Retoava. Der Ort ist nicht sehr eindrucksvoll. Am Abend werde ich auf der Strasse von deutschen Seglern angesprochen. Sie suchen ein Restaurant, das es hier nicht gibt. Es stellt sich heraus, dass sie zu einer Yacht gehören, die am ARC Round The World teilnimmt. Das sagt uns: wir sind nach 5.000 sm wieder auf der Barfußroute. Sie führt von Panama über die Galapagos, Marquesas, nordwestlichen Tuamotus nach Tahiti und dann weiter nach Australien. Die Engländer nennen diese Strecke durch den Pazifik Coconut-Milk-Route, die wir nach den Galapagos verlassen haben.

Das letzte Atoll der Tuamotus, das wir anlaufen wollen, ist Toau. Hier in der Anse Amyot lebt eine Familie, die neun Moorings für die Segler ausgelegt hat. Sie hat zwei Bungalows für Gäste und kocht abends für Segler. Sechs Hunde begrüßen uns am Steg. Sonst ist niemand zu sehen. Die Türen der Häuser stehen offen. Auf dem Rückweg zur „Freya“ machen wir einen

Stopp bei dem italienischen Einhandsegler Massimo. Er kennt die Familie seit Jahren und erzählt uns, dass sie Gäste aus Fakarava abholen.

Der Ruhetag in Toau beginnt mit einem Großangriff auf die sich an Bord schnell vermehrenden Kakerlaken. Wir haben das Gefühl, dass es hier in der Südsee keine kakerlakenfreie Zone gibt. Schränke werden ausgeräumt, mit Spray ausgespritzt und Gegenstände mit Sagrotan gewaschen. An Land treffen wir Valentine und Gaston. Ja, sie kochen für uns – doch nur für ihre drei Gäste: Massimo und wir. Aber nicht für die vierköpfige deutsche Crew eines am Nachmittag eingelaufenen Katamarans. Sie sind erst für morgen eingeplant. Wir besuchen die ARC Teilnehmer, um ihnen die Entscheidung unserer Gastgeber mitzuteilen, bleiben jedoch nicht lange. Im Dunkeln fahren wir an Land. Es erwartet uns ein geschmackvoll gedeckter Tisch in einer offenen Hütte – auch Restaurant genannt. Wir essen vorzüglich.

### Wir erkunden Tahiti

Nun sind es nur noch 230sm bis Tahiti. In der ersten Nacht begegnen wir nach über 5.000 sm dem ersten Wasserfahrzeug. Es ist ein Kümo, der die Inseln versorgt. Jetzt segeln wir wieder nachts mit Positionslichtern. Auf der gesamten Strecke herrschen leichte Winde vor. Im Morgen-

grauen liegt der Leuchtturm am Point Venus an Stb. querab. Nun sind es nur noch ein paar Meilen bis zum Passe Taapuna und der hinter den Riffs gelegenen Marina Taina. Der Liegeplatz in Papeete ist geringfügig billiger, liegt aber direkt am Boulevard Pomare, wo Tag und Nacht ein starker Autoverkehr für Lärm sorgt. Wir gehen längsseits an einen Schwimmsteg. Diesen Luxus leisten wir uns für die kommenden acht Tage. Die „Freya“ wird auf Hochglanz gebracht (das, was wir Männer so darunter verstehen), Wasser, Diesel und Lebensmittel werden gebunkert. Wir erwarten unsere Frauen, Peter seine Doris und ich Jytte. Mit viel Glück und sechs Stunden Verspätung wegen des Vulkanausbruchs auf Island landen sie in Papeete.

Mit dem Mietwagen erkunden wir gemeinsam die Insel. Auf der Rundfahrt besichtigen wir eine Kultstätte der Polynesier – Marae de Arahuru mit seinen zwei Tikis (Statuen aus Stein) und einer großen Opferplattform aus Basaltsteinen. Die Polynesier opferten nicht nur Tiere, sondern auch Menschen – nur Männer, die vor der Opferzeremonie getötet wurden. Bei starkem Regen wollen wir uns die Grotte de Maraa ansehen, doch sie ist wegen Steinschlaggefahr gesperrt. Vor dem Besuch des Gauguin-Museums nehmen wir einen Lunch im anspruchsvollen da-



Tisas Barefoot-Bar



Auf der Osterinsel



Der Bora-Bora-Yachtclub



„Freya“ ankert vor Big Shark Tooth

zugehörigen Restaurant. Noch ein Stopp am hohen Wasserfall, dem „Cascade de Vahipoi“, und die Nacht bricht herein.

Eine ganz außergewöhnliche Tour führt uns am nächsten Tag zum „Relais de la Maroto“. Die 18 km lange Strasse ist nur für geländegängige Fahrzeuge zugelassen. Wir übersehen die Schilder und fahren mit dem kleinen Fiat durch Furten, über abenteuerliche Brücken, lange 15%ige Steigungen, zerfurchte Straßen und tropisch bewaldete enge Täler. Nach dieser aufregenden Fahrt erreichen wir das Relais, das im Krater des Vulkans auf nur 330 m Höhe liegt. Von der Terrasse haben wir einen unvergesslichen Blick auf die uns umgebenden Kraterwände, die bis zu 2.000 m emporragen. Das Relais hat viele Gästezimmer. Uns wundert es, dass wir zurzeit die einzigen Gäste in dieser abgeschiedenen, malerischen Anlage sind.

Die Taina Marina liegt unmittelbar an einem großen Supermarkt. Hier können wir uns herrlich proviantieren – doch leider zu einem sehr hohen Preis. Das einzig Billige auf den Gesellschaftsinseln ist das Bunkern von Diesel. Nach Erhalt der Genehmigung zum Tanken von zollfreiem Treibstoff können wir für 0,65€/l unsere Tanks füllen. Wir müssen schon in Papeete ausklarieren, obwohl wir noch mehrere Atolle besuchen werden. Vor 14 Jahren bin ich mit Jytte schon einmal hier gesegelt. So können wir Doris und Peter die schönsten Stellen zeigen, und wir sehen, wie sie sich in den vergangenen Jahren verändert haben.

### Von Atoll zu Atoll

Das erste Atoll ist Moorea. Hier laufen wir sofort die Oponuhu Bay an. Natürlich fällt der Anker in der Robinson Cove. Zu unserer Überraschung liegt in der kleinen Bucht keine andere Yacht vor Anker. Das hatte ich nicht erwartet. Ein beeindruckendes Panorama umgibt diesen Ankerplatz. Schroff ragt der 'Big Shark Tooth' in den Himmel. Er hat viele Namen. Doch bei den unzähligen Weltumseglern, die hier ihre Heckleinen an den Palmen belegt haben, wird er immer so genannt. Wir machen eine lange Wanderung zum 'Belvedere', einem Aussichtspunkt, von dem wir die Cooks Bay und die Oponuhu Bay überblicken können. Auf dem Weg dorthin erleben wir das sehenswerte Marea Te-tiroa. Auch hier die üblichen Opferplattformen. Nach einem Stopp vor dem Ort Haapiti segeln wir die 92 sm nach Fare auf dem Atoll Huahine. Ein netter Ort, doch wir wollen in Abgeschieden-

heit baden und schnorcheln. Ich erinnere mich an die Bay d'Avea. Es ist eine enge und flache Passage mit dem Riff an Stb., aber gut für die „Freya“ mit ihrem 1,5 m Tiefgang bei aufgehohem Schwert. Die Bucht ist immer noch unverändert reizvoll. Und weiter geht die Reise zum Atoll Raiatea. Hier greifen wir uns eine Boje vor der Apooiti Marina. Die Verständigung mit dem Hafemeister ist schwierig. Er spricht so schlecht englisch wie ich französisch. Wir können die Waschmaschine benutzen – so höre ich aus seinen Sätzen heraus. Ich setze Jytte mit dem Wäschesack beim Hafemeister ab, um 15.00 trockenet die Wäsche im Wind zwischen den Wanten.

Wir segeln die kurze Strecke zum Nachbaratoll Tahaa und legen uns an eine Mooringboje des Restaurants, das zum Taravana Yachtclub gehört. Es hat einen guten Ruf. Doch seltsamerweise sieht alles verlassen aus. Als wir den Sun-downer an Bord zubereiten, wird im Clubgebäude Licht gemacht. Wir springen ins Dinghy und bekommen den Drink auf der überdachten Terrasse serviert. Eigentlich wollen wir an Bord essen, aber der Wirt überzeugt uns – ohne großen Widerspruch unsererseits – bei ihm zu Abend zu essen.

In der Nähe ist die Hurepiti Bay. Über VHF spreche ich mit Christine. Sie organisiert zusammen mit ihrem Mann Alain eine sogenannte 'Vanilla Tour'. Eigentlich ist die Tour wegen der Hitze immer vormittags. Doch da die Tour für die nächsten Tage ausgebucht ist, lässt er sich zu einer Nachmittagsexkursion überreden. Die Tour ist einfach hinreißend. Mit viel Sachverstand erklärt er uns die Fauna und Flora der Insel. Dann beginnt eine Inselrundfahrt im Landrover. Auf steilen Straßen, durch tiefe Täler kommen wir zu einem Aussichtspunkt, von dem wir fast das gesamte Atoll überblicken. Ein weiterer Stopp für die „Freya“ ist die Baie Pufau, in der Cook dreimal vor Anker ging. Wir können hier leider nicht über Nacht bleiben, da für uns der Ankergrund zu tief ist.

### Bora-Bora

Bei herrlichem Segelwind liegt Bora-Bora bald rechts voraus. Am Außenriff entlang – immer begleitet vom Rauschen der Brandung am Riff – kommen wir zum Passe Tevaanui. Ohne starken Strom und mit der guten Betonung bereitet die Durchfahrt in das Atoll und zum Bora-Bora Yacht Club keine Schwierigkeit. In

dem Club zu sitzen und in der untergehenden Sonne einen Drink in der Hand zu halten, ist noch immer das Muss für Fahrtsegler. Ein junges amerikanisches Paar versucht seit drei Jahren den Club wieder zum Leben zu erwecken. Doch wir glauben, dass sie es nicht schaffen werden. Bier? Ist nicht mehr da! Rum Punch? Könntet Ihr vielleicht eine Flasche Rum von Eurem Schiff holen? Wie wäre es mit einem Vodka-Soda? Abendessen? Wir werden das Restaurant in Kürze eröffnen! Dafür wird für die Mooringbojen nicht unbedingt Geld verlangt. Man ist sehr erstaunt, als wir die 1.000 CPF/9,00 €/Tag bezahlen wollen. Schade, was hatten wir vor 14 Jahren für eine gute Bewirtung hier im Club.

Heute sehen wir an den Motus der Atolle riesige Hotelanlagen. Wie Kraken strecken sie ihre Stege ins Atoll, an denen bis zu 30 auf Holzpfählen im Wasser stehende Hütten angeschlossen sind. Eine dieser Anlagen kann sich ja noch der Landschaft unterordnen. Aber drei hintereinander – so wie an der Ostseite von Bora-Bora – ist für mich zu viel. Doch an diesen Hotelanlagen müssen wir vorbeisegeln, wenn wir das beste Schnorchelrevier von Bora-Bora erreichen möchten. Vor 14 Jahren sind wir an manchen Korallenbänken gelegentlich aufgelaufen. Heute geht es auf einem ausgetonnten, frei gesprengten 3 m tiefen Fahrwasser zu einem herrlichen Ankerplatz.

Alles in allem ist Bora-Bora für uns noch immer beeindruckend. Die Farbe des Wassers, die Unterwasserwelt und der Anblick des im Gipfbereich von einer weißen Wolke umhüllten Berges Otemanu werden unvergesslich bleiben. Vaitape ist der größte Ort des Atolls. Er lebt von den Kreuzfahrtschiffen. Andenken- und Perlenläden bestimmen das Straßenbild. Von unbefestigten Parkplätzen wirbelt der Passatwind den Staub über die Touristen. Morgen müssen wir uns einmal wieder von einem lieben Crewmitglied verabschieden. Nach drei schönen Wochen auf den Gesellschaftsinseln verlässt uns Doris.

### **Suvarrow**

Nun liegt die Cook-Insel Suvarrow vor uns. 750 sm bei leichtem Wind sind zu segeln. Mit teilweise nur 2 kn quälen wir uns durch die Dünnung. Wenn es der Wind erlaubt, geht sofort der Spi hoch. Bei einem Durchschnittsetmal von nur 115 sm sind wir nur 3 sm motort. Das einzig Bemerkenswerte auf dieser Strecke ist der Fang eines 12 kg schweren Mahi Mahi und die gut

berechnete Ankunft. Dieses Mal brauchen wir uns bei der Ansteuerung nicht einzubremsen. Wir gehen durch die Passe um 1000, und mit Jytte im Bugkorb finden wir den Weg vorbei an den Korallen zu einem sicheren Ankerplatz hinter dem Anchorage Island. Auf dieser Insel hat der aus Neuseeland stammende Einsiedler Tom Neale von 1952 bis 1978 gelebt. Damals war es üblich, dass die Weltumsegler hier vor Anker gingen und ihm Nahrungsmittel mitbrachten. An Land steht eine Tafel mit dem Hinweis 'Betreten des Naturschutzgebietes ab 1. Juni erlaubt'. Wir sind nicht die weite Strecke gesegelt, um nun nicht an dem Steg anzulegen, den Tom Neale zu seiner Zeit gebaut hat. Der Steg ist nicht mehr im Originalzustand. Nach jedem durchziehenden Zyklon muss er repariert werden. Von seinem Haus am Strand ist nur noch die Fundamentplatte erhalten. Die darauf befindliche Holzkonstruktion würde noch nicht einmal einem starken Wind widerstehen. Es gibt noch mehrere Gebäude in der Nähe. Ein größeres scheint von den hier ankern den Fahrtseglern benutzt zu werden. Alles sieht sehr verwahrlost aus, zum Teil von Vegetation überwuchert. Wir finden den Gedenkstein mit der Büste von Tom Neale – 'HE LIVED HIS DREAM ON THIS ISLAND'.

Mit einem Kokosnussvorrat im Dinghy motoren wir zurück zur „Freya“. Hier ziehen Haie ihre Bahnen um das Schiff. Abfälle, die über Bord geworfen werden, verschlingen sie in Sekunden. Wenn Jytte ins Wasser springt, entfernt sie sich nicht weit von der Badeleiter, und ich muss aufpassen, dass keine Haie in der Nähe sind. In der Nacht schreien die Seevögel auf dem Flug zu ihren Fischgründen.

### **Nachtgedanken auf dem Pazifik**

Am 25.05.10 verlassen wir Suvarrow. Der Anker kommt mal wieder nicht frei. Das Wasser ist so klar, dass ich durch die Taucherbrille die Lage der Kette in 10 m Tiefe erkenne und dem Rudergänger die Fahrtrichtungen zufen kann. Wieder in tiefem blauen Wasser werden wir von einem starken E-Wind und einer hohen Welle empfangen. In Böen zeigt der Windmesser oft über 30 kn Wind. Bei Seegang von Stärke 5 und 5 Bft stehen die Segel nicht mehr. Schwere Arbeit für den Autopiloten. 4 Amp/h entzieht er unseren Batterien. Wir müssen sie öfter als sonst laden.... oder sind unsere Batterien vielleicht reif für die Entsorgung? Wir haben den 7. Montag. Da können wir fast die ganze Nacht ohne Positions-

lichter fahren. Und außerdem sind wir seit Tahiti keinem Schiff auf See begegnet. Wir haben den Wind von achtern. Das bedeutet bei den heftigen Regenfällen, dass die Luken geschlossen sind. Da hat es der Wachhabende am besten, auch wenn er im Regen steht. Unter Deck ist es stickig und heiß. Die Laken sind schnell durchgeschwitzt. Wer in diesen Breiten segelt, der muss diese Nachteile eben erdulden. Die Schiffsbewegungen sind weiterhin heftig. Das Kochen wird zum Balanceakt. Oft hört man aus dem Schiff laute Schimpfworte oder das Geschepper von Geschirr. Doch die klaren Nächte entschädigen für diese Unannehmlichkeiten. Ich sitze im Cockpit, die „Freya“ rauscht durch die Wellen und über mir der Sternenhimmel. Aber was ist denn hier passiert? Orion ist im Kampf gefallen. Er liegt auf der Seite. Und da? Der große Wagen ist umgefallen. Ist denn das Himmels 'W' nur auf der nördlichen Halbkugel zu finden? Vielleicht muss ich nach einem 'M' Ausschau halten. Und dann der Mond! Wenn er zunimmt, kann ich ein 'a' aus seiner Form bilden. Bin ich berauscht von Sternenhimmel oder kommt es vom 'auf dem Kopf stehen'? Kommen die Kopfschmerzen auch daher, oder von dem preiswerten Wein im Tetrapack, den wir in Papeete gekauft haben? Oberhalb des Äquators mache ich mir keine Gedanken über den linksdrehenden Strudel, der beim Spülen in unserer Kloschüssel entsteht. Aber auf der südlichen Halbkugel dreht er noch immer links herum. Also muss jetzt die Toilette nicht richtig funktionieren? Die nächtlichen Wachen sind lang. Da habe ich viel Zeit, mir so meine Gedanken zu machen.

### Erlebnis Samoa

Nach genau drei Tagen und 476 sm laufen wir in die Bucht von Pago Pago/American Samoa ein. Von weitem sehen wir schon das gelbe Gebäude von McDonald's. Back in the USA. In den kommenden Tagen wird viel am Schiff gearbeitet. Kleine Reparaturen sind fällig. Zwei Elektroniker, die für die Thunfischfänger arbeiten, versuchen vergeblich, unseren kleinen Plotter zu reparieren. Die GPS-Antenne scheint defekt zu sein. An zwei Tagen wird nicht gearbeitet. Wir fahren mit den kleinen bunten Bussen über die Insel. Vieles erinnert an die USA. Gebäude, Straßen und gepflegte Grünanlagen. Wir sehen aber auch die Verwüstungen, die der Tsunami vom September 2009 hinterlassen hat. Auf der Insel wird auf der linken Straßenseite gefahren, und

die Betonung in der Hafeneinfahrt ist nicht RRR (red right return) – verwunderlich. In der Gasfüllstation (wir haben Flaschen aus den USA) gibt es keine Probleme mit der Befüllung. Da wir an der Außenmole vom Small Boat Habor in Fagatogo liegen, können wir nicht vom Schiff aus ins Wasser springen. Deshalb machen wir einen Ausflug zu Tisa's Beach. Hier betreibt eine Samoanerin „Tisa's Barefoot Bar and Restaurant“. Eine urige Anlage. Heute Abend soll hier ein samoanisches Feast stattfinden. Um 2030 wird das leckere Essen aus dem Garofen geholt. Zwischen heißen Steinen, die mit Palmenblättern abgedeckt sind, liegen in Kokosnusshalbschalen Fisch, Fleisch und Gemüse an unterschiedlich heißen Stellen. Wir schlemmen und trinken vorzüglich.

In den vier Hafentagen erreichen wir es nicht, die erforderlichen Clearance Papers von den Customs und Immigrations zu erhalten. Das Wochenende ist nicht der Grund dafür. Es ist mehr die unzulängliche Arbeitsweise der Behörden. Das bringt uns Probleme in Western Samoa auf der Insel Upolu. Dort liegen wir in der Marina von Apia. Die Customs erkennen unsere Ausklärungspapiere nicht an. Sie wollen uns nicht einklarieren, bevor sie die Bestätigung aus US-Samoa erhalten haben, dass wir dort gewesen sind. Wir können uns aber frei bewegen. Es ist Flag-Day. Samoa feiert nicht die Unabhängigkeit von den Deutschen, sondern von den Neuseeländern, die sie von ihnen 1952 erhalten haben. Es kommt uns so vor, als wenn der Feiertag eine Woche dauert. Wir werden aufgefordert, über die Toppen zu flaggen und sind das einzige Schiff in der Marina, das dem Wunsch des Hafenkaptäns nachkommt.

Für die kommenden Tage haben wir ein Auto angemietet. An einem Tag wird der Ostteil, am nächsten Tag der Westteil der Insel erkundet. Samoa ist berühmt für seine vielen Wasserfälle und seine unzähligen Kirchen. Auf den 30 km von Apia zum Flugplatz kann man über 75 dieser religiösen Stätten zählen. Nicht nur kleine, nein, auch viele riesige, pompöse Gotteshäuser stehen am Straßenrand. Sie gehören den Familien, die mitunter viele Jahre benötigen, um ihre Kirche zu errichten.

An der südlichen Küstenstraße sehen wir auch wieder die Zerstörungen des Tsunamis. Der Besitzer eines neu erbauten Restaurants erzählt uns die erschütternden Ereignisse. An der „Return

to Paradise“ Beach kommen wir nicht vorbei, ohne in das Wasser gesprungen zu sein. Weißer Sand, schwarzes Lavagestein, türkisfarbenes Wasser und Palmen. Hier wurde in den 50er Jahren der gleichnamige Film mit Gary Cooper gedreht. Von den Feierlichkeiten zum Jahrestag sehen wir die Longboatregatta zwischen American Samoa und Western Samoa. Letztere gewinnen die Regatta über sieben sm. 38 Ruderer sowie Steuermann und Trommler zählen wir pro Boot. Es können aber auch bis zu 48 plus 3 in einem der Ruderboote sitzen. Am Abend erleben wir in Aggie Grey's Hotel eine grandiose Show.

Den Abschluss der Besichtigungen auf Upolu macht das Robert Louis Stevenson Museum. Das herrschaftliche Anwesen „Vailima“ (Wasser mit der Hand schöpfen) ist von einem Park umgeben. Hier verbrachte der an TBC erkrankte Stevenson die letzten vier Lebensjahre. Er starb 1894 im Alter von nur 44 Jahren. Er und seine Ehefrau Fanny Osbourne sind auf dem 475m hohen Mt. Vaea beigesetzt. Wir gehen den steilen Bergweg „Track of Loving Hearts“ in der Mittagshitze. Am Grab weht ein kühler Wind. Wir lesen die von Stevenson verfasste Inschrift auf seinem Grab und genießen die schöne Aussicht auf den Pazifik.

Wir wollen heute Abend Upolu verlassen. Als wir zu den Customs kommen, erfahren wir, dass der Officer, der mit US Samoa Kontakt aufnehmen wollte, keinen Dienst hat. Sein Kollege weiß nichts von unseren ungültigen Ausklarierungspapieren. Wir geben ihm die Papiere von Tahiti. Nach zehn Minuten ist alles erledigt. Gegen 18.00 verlassen wir im Dunkeln Upolu. Es sind nur 65 sm bis Savai'i. Bei dem herrschenden Wind müssen wir nur die Genua setzen, um bei Tageslicht und Slack Water durch den Passe zu fahren. Als die Sonne aufgeht, liegen wir 0,5 sm vor der schmalen aus dem Riff gesprengten Einfahrt. Doch wir können das Richtfeuer nicht ausmachen. Jytte erkennt es in dem Moment, als der Samoaner Tai in seinem kleinen Angelboot an uns vorbeifährt und uns zuruft, wir sollen ihm folgen. Er bringt uns sicher durch den Passe und vor das Hotel Va-i-Moana. Wir verabreden uns zum Sundowner an der Bar.

Am nächsten Morgen werden wir von Samoa Dundee (er könnte der Bruder von Crocodile Dundee sein) geweckt. Er sitzt im Auslegerboot und weist sich als Hafenkaptän aus. Peter gibt ihm eine Crewliste und sagt, dass wir alle nötigen

Papiere aus Apia an Bord haben. Er glaubt es uns, wartet aber noch mit dem Ablegen, bis er zwei Büchsen Bier in seinem Boot verstauen kann.

Jemand aus der Familie von Tai hat uns für zwei Tage sein Auto gegen ein Entgelt zur Verfügung gestellt. Eine Sehenswürdigkeit der Insel sind die Alofaaga Blow Holes. Die Dünnung oder der hohe Wellengang presst das Seewasser durch Lavaröhren, und es entstehen Fontänen bis zu 80 m Höhe. Heute ist ruhige See, und wir können nach einem Fauchen mit anschließendem Zischen sechs Meter hohe Fontänen bewundern. Ein Einheimischer wirft Kokosnüsse in den Ausgang der Röhre. Wie Kanonenkugeln fliegen sie mit dem Wasser in die Höhe. Einige Kilometer weiter kommen wir zu den Mu Pagoa Falls. Das Wasser stürzt fünf Meter tief direkt in den Pazifik. Kinder versuchen, von einer Klippe zu angeln, Frauen stehen im Wasser und sammeln Muscheln und Schnecken in kleinen Blechbüchsen. Bilder, die wir noch lange in unserer Erinnerung haben werden. Ein drei Kilometer langer Fußweg durch eine verlassene Kokosnussplantage bringt uns zu der Pulemelei-Pyramide. An der Basis misst sie 61 x 50 m, ist 12 m hoch, aus Basaltstein und von tropischen Gewächsen total überwuchert. Die Pyramide wurde vor über 1000 Jahren erbaut. Nicht das Bauwerk sondern die Mystik, die es ausstrahlt, und der unvergessliche Blick zum Pazifik haben den weiten Weg gelohnt. Auf der Halbinsel Falealupo, am nordwestlichsten Punkt von Savai'i, dem Kap Mulinu'u, befinden sich im Wald zwei Felsenöffnungen. Diese führen in das Totenreich der Samoaner, in das die Seelen der Verstorbenen eingeht. Dieser Küstenstreifen mit seinen Lagunen, Felsen und Stränden gilt als der schönste von Savai'i. Traditionelle Ortschaften mit den typischen Fales sind leider von den letzten Zyklonen schwer beschädigt worden. Zurück an Bord kommen wir zu dem Schluss: die Inseln Upolu und Savai'i (bis 1914 deutsche Kolonien) haben an Attraktionen nicht sehr viel zu bieten. Sie selber sind die Attraktion – und die Bewohner mit ihrer unvergleichlichen Ruhe und Freundlichkeit.

Ab Suvarow haben wir uns wieder von der Barfußroute entfernt. Wir treffen seit Tahiti keine Segler mehr. Unsere nächsten Ziele werden die weiteren ehemaligen deutschen Inseln Wallis und Futuna sein. Stecknadeln im Pazifik, genau das, was wir suchen.

# Segeltörn, diesmal gemütlich

Birgit Franke

Die Voraussetzungen waren denkbar schlecht: das Wetter seit Wochen nass und kalt, der Kanal gesperrt, die Oder überschwemmt und einer Seenlandschaft gleich - was macht man, wenn der Skipper so traurig ist, weil sein Törn zu scheitern droht? Wir fuhren die Strecke bis Stettin im Auto ab, erkundigten uns zuerst beim Schifffahrtsamt Eberswalde. Die Mitarbeiter waren sehr hilfsbereit, erforschten sämtliche, auch polnische Internetseiten und telefonierten für uns - siehe da, die Friedrichthaler Wasserstraße sollte ab 20. Juni freigegeben werden! Wir maßen mit dem vorsorglich mitgenommenen Zollstock die Brücken aus, ob unser „Felix“ mit gelegtem Mast darunter durch passen würde - es klappte! Die Sonne schien, Wattebäuschchen am Himmel, leichte Brise, der Pegel senkte sich – wollen wir nicht doch ???

Also starteten wir 2 Wochen später als geplant, schnell alles klariert, den Mast gelegt, die Stauräume gefüllt - unser Ziel war: einfach nur segeln.

Zuerst bis zum Lehnitzsee, beim Ankeren erst einmal tief Luft geholt; haben wir an alles gedacht? (die S-Bahn ist für den Notfall nah!) gemütliches Ab-Spargeln, erstes Urlaubsgefühl nach dem Pack-Stress. Am nächsten Tag dann Schleuse Lehnitz – und damit war das Schlimmste geschafft. Gemütliche Fahrt auf dem Oder-Havel-Kanal, Schiffshebewerk Niederfinow, Übernachten in Marina Oderberg, dann weiter auf der Friedrichthaler Wasserstraße bis Stettin, Marina Goclaw. Wir brauchen Kranhilfe zum

Mast-Stellen, aber zuerst einmal mussten wir das Fußballspiel sehen. Sehr zufrieden, denn „wir“ hatten 4:1 gegen England gewonnen, konnten wir unseren Mast aufrichten. Weiter ging es am nächsten Tag bis Swinemünde. Dieser Hafen hat seine Schrecken verloren. Vernünftige Anleger, die noch weiter ausgebaut werden, großzügige und saubere (!) Sanitäreanlagen; dort kann man auch im Zweifelsfall noch bleiben, eventuell sogar das Schiff liegen lassen.

Wir wollten nach Bornholm, aber da der Wind sich nicht an die Vorhersage hielt, disponierten wir um: Lohme auf Rügen. Wir freuten uns über ein paar Wolken (!), denn seit unserem Ablegen hatte uns die Sonne reichlich verwöhnt. Nächste Ziele dann mit passendem Wind: Hasle auf Bornholm, dort nach Hafentag mit Radtour weiter nach Südschweden, Simrishamn. Pünktlich zum Fußballspiel „unserer Jungs“ waren wir in der Pizzeria mit Riesenleinwand. 4:1, arme Argentinier!

Eigentlich mögen wir die ost-schwedischen Schären am liebsten, aber da uns bereits 2 Urlaubswochen fehlten, wollten wir unser Ziel nicht so weit stecken. Der Wind war meist flau, und deshalb beschlossen wir, die Hanö-Bucht zu erkunden, aus der uns vor einigen Jahren noch schwedische Militärpatrouillen vertrieben hatten: Sperrgebiet! Aber das ist nun vorbei, und deshalb waren wir neugierig. Mit Plotter und exaktem Kartensatz ausgerüstet und auch mit 2 Heften, die Ankerplätze in den Schären (in deutscher Sprache) genau beschreiben, segelten wir weiter

Hoch genug !

Felix in Ahus



bis Ahus; dort bietet der Christianstad Segelclub gastfreundlich freie, ruhige Liegeplätze an..

Es ist zum nächsten Fischladen und zum Naturschutzgebiet mit herrlicher Badestelle nicht weit, ein schöner Grillplatz und saubere Sanitäranlagen sind vorhanden. Wir schwangen uns auf die Fahrräder zur Stadt zum Einkaufen, wobei man an der Kirche mit einem davor befindlichen weithin duftenden Eisstand – die Waffeln werden frisch gebacken! – nicht vorbei kommt ohne abzusteigen.

Nächstes Ziel war Hällevik, ein sehr geschützter, ruhiger Hafen mit nahem Badestrand, sehr schönen Möglichkeiten zum Spazieren längs der Küste, allen Versorgungsmöglichkeiten im Ort, auch Restaurants. Der freundliche Hafenmeister öffnete uns sogar das Clubhaus zum Fußball-Fernsehen, aber es half nichts: 0:1 gegen Spanien; damit war das Thema Fußball erledigt. Der Hafenmeister schüttelte ungläubig den Kopf über unser nächstes Ziel Hanö und riet uns, doch lieber mit der Fähre dorthin zu fahren. Wir folgten seinem Rat, tippelten erst einmal – für Segler sehr weit – zum Fähranleger nach Nögersund und setzten dann mit der Fähre über. Auf Hanö liegt man längs der Kaimauer, je nach Andrang

meist in großen Päckchen und muss dann den Schwell der mit Power mehrfach am Tag an- und ablegenden Fähre abwettern. Wir waren dem Hafenmeister sehr dankbar, haben die hübsche Insel ausgiebig zu Fuß durchstreift und sind dann mit der Fähre entspannt zu unserem ruhigen Liegeplatz nach Hällevik zurückgekehrt. Die Sonne schien permanent, es war einfach zu schön, Strandspaziergang, faulenzten, lesen, Urlaub.

Danach fängt schon das Schärengebiet an; wir segelten weiter nach Tärnö, einer sehr schönen Schäre mit kleinen Anlegern, wo wir mit Geduld noch einen Liegeplatz an der Pier fanden und die kleine Insel erkundeten. Wieder ein großer Grillplatz, auf dem sich am späten Nachmittag immer mehr Segler mit ihrer Ausrüstung einfanden. Einer holte eine Gitarre hervor, und die Schweden sangen fröhlich, sie kannten alle Lieder, wir mischten die deutschen Texte (leise) darunter. Eine herrliche Urlaubsstimmung, und dann das Wetter..! Seit unserem Start nur Sonnenschein, angenehm warm und auch die Wassertemperatur bekam Badequalität.

Weiter trieb uns der Wind nach Tjärö, wo wir doch lieber – statt zu ankern – an einem klei-



Anleger auf Tärnö

Passt gerade!



Rundkirche Österlars

nen Anleger mit Unterstützung des Heckankers festmachen. Bei einem Inselrundgang stellten wir fest, dass wir nicht alleine waren. 1400 Läufer nahmen dort an einem Volkslauf teil, ein unglaubliches Gewimmel und fröhlich-sportliches Fest, auch mit Musik. Wir sahen entspannt von Bord zu, badeten und wunderten uns am nächsten Tag: die gesamte Ausrüstung für den Wettlauf sowie alle Teilnehmer waren wie von Zauberhand verschwunden, es waren keinerlei Spuren zu sehen! Bei uns hätte die Stadtreinigung tagelang gebraucht, um den Müll zu beseitigen. Das mag ich an Schweden, dort wird so selbstverständlich achtsam mit der Natur umgegangen.

Nach ein paar Ferientagen dort gab es nachts – wie unsere schwedischen Nachbarn sagten – ein kräftiges „Donnerwetter“, und der Wind drückte so kräftig auf unseren Anker, dass wir doch lieber den Anker aufholten und weiter segelten; unser Ziel war Rönneby, zuerst Ekenäs, nagelneue Steganlagen mit bester Versorgung. Mit unseren Fahrrädern fuhren wir längs des kleinen Flusses mit einem Streifzug durch den wunderschönen Kurpark in das Städtchen, aber Rönneby bietet nichts außer ein paar Geschäften. Der an sich schöne Marktplatz ist belagert von dunklen Gestalten und sehr dreckig, wir waren schnell wieder zurück im Hafen. Dort ist in der Nähe ein schöner Badeplatz, man kann am Ufer längs bummeln. Karön liegt in Sichtweite, bietet sehr gute Liegeplätze, eine schöne Insel zum Durchstreifen, Blaubeeren pflücken, baden. Man kann aber auch direkt vom Schiff ins glasklare Wasser springen und dann im Schatten unter der Sprayhood relaxen, wenn man so von der Sonne verwöhnt wird wie wir. Abends natürlich wieder grillen, unglaublich, was alles gegrillt werden kann! Der Platz dafür ist groß mit herrlicher Aussicht auf die Bucht.

Weiter ging es mit Segelwind nach Dragsö, dem Seglerhafen von Karlskrona; dort kann man vom Steg aus baden. Er gefällt uns besser als der große Yachthafen. Wir radelten längs der Küste in die Stadt (mit Zwischenstopp beim Fischladen). Das Marinemuseum mit seinen Exponaten (und Restaurant) lohnt immer einen langen Besuch, am Eingang eine Skulptur, die aus Revolvern und Flinten eine Palme bildete. Welch friedliche Lösung!

Die Stadt Karlskrona und das Hafenviertel sind sehr schön angelegt. Die langen Schlangen an dem Eisladen sind gerade ausreichend, um

eine Portion zu vertilgen, bis man wieder an der Reihe ist. Am nächsten Tag redete der Wetterbericht von „Oskar“, es gewitterte nachts tatsächlich, goss und stürmte, und so konnten wir uns beruhigt in der Koje noch einmal umdrehen, aber mittags war der Spuk vorbei. Wir wollten weiter, ein kurzer Schlag nach Lökanabben, bei der Festung Drottningsskär auf der Insel Aspö. Wir klappten wieder unsere Fahrräder aus und radelten um den nördlichen Teil der Insel auf sehr guten Radwegen. Abends grillen mit Blick auf das blaue Meer, kitschiger Sonnenuntergang. Wir waren uns einig: Es muss uns niemals schlechter gehen als heute!!! Am nächsten Tag noch eine Fahrradtour um den südlichen Teil mit Besichtigung der Festung Drottningsskär, heute Museum. Wieder relaxen und lesen bei Sonnenschein, Urlaub pur.

Unser nächstes Ziel war Torhamn, wir segelten vorsichtig durchs enge Fahrwasser und freuten uns an der vorbei gleitenden Landschaft. Im Hafen fest – nach einem riesigen Krabbenbrot im Hafenrestaurant – durchstreiften wir den kleinen Ort. Am nächsten Tag bei Flaute fuhren wir mit unseren Rädern ins Naturschutzgebiet Torhamns Udde. Wir begrüßten die Wasservögel und Schafe und sahen uns anschließend in Sandhamn um. Geschützte Hafenanlage, sichere Pier, absolut tote Hose und der nächste Supermarkt in der Mitte zwischen Torhamn und Sandhamn. In unserem Hafen lief gegen Abend ein offenes Boot der schwedischen Marine ein mit 8 Personen in Uniform; da sie keinen freien Platz an der Pier fanden, gingen sie an einem Sportboot längsseits, legten ihre Schwimmwesten ab und zapften ihre Uniform gerade. Nanu, Militäreinsatz? Hier? Haben wir in den Nachrichten was verpasst? Neugierig fragten wir nach dem Zweck ihres Manövers. Die Antwort: Wir gehen Pizza essen . . . und alle 8 verließen das Marineboot. Man stelle sich vor, es ist Krieg und alle sind Pizza essen!

Ohne Wind hatten wir keine Lust auf große Motorstrecken, deshalb Utklippan als Zwischenstation, eine Felseninsel, die mein Skipper für idyllisch hält und die ich zutiefst verabscheue. Selbst die Möwen lachen, wenn man dort einläuft. Der deutsche Wetterbericht sagte nichts Besonderes, aber der Hafenmeister auf Utklippan meinte, es könnte windig werden – 21,8 m/sec, Windstärke 9, waagerechte Schauer; die Ostsee zeigte, wozu sie fähig war. Wir trugen zum ersten Mal seit 4 Wochen wieder lange Hosen,

zahlten brav mehrfach die Hafengebühr, 140 Skr, kein Wasser, kein Strom, Plumpsklo, wofür eigentlich?? Ich sag's ja!

Nach 2 Tagen Sturm und (nur) einer durchgeschauerten Leine konnten wir endlich ablegen! Nächstes Ziel war Tejn auf Bornholm. Ein ruhiger, sicherer Fischerhafen mit viel Platz und immer an- und auslaufbar. Wir fanden einen Liegeplatz, genossen Dusche und wieder mal Urlaub; Strandspaziergang nach Allinge mit Riesen-Bornholmern, Busausflug nach Gudhjem und Svaneke, herrliche Radtour zu der letzten uns noch fehlenden Rundkirche nach Österlars; Bornholm ist immer wieder schön!

Aber man muss ja mal zurück nach Hause, deshalb Verholen nach Hasle, um von dort aus die Reise über die „weite“ Ostsee anzutreten, danach weiter nach Rügen. Dort kamen Heimatgefühle auf; vor der Hafeneinfahrt Lohme machten Charterjachten mit voller Motorkraft ein Wettrennen mit uns um die besten Liegeplätze. Wir verloren natürlich, aber die anderen passten nicht in die Stege, . . . ätsch! Der Hafen Lohme bietet viel; wenn man vor 17 Uhr ankommt, immer einen Liegeplatz (wenn man nicht zu dick ist...), herrliche Strandspaziergänge längs der Kreideküste bis zum Königsstuhl, ein tolles Fischrestaurant, Sonnenuntergang mit Blick auf Kap Arkona und unbeschreibliches Hafenkino!! Auch uns gehen mal Manöver schief, aber was man

da erlebt: Lautes Kommando des Skippers einer Charteryacht nach dem Einlaufen in den Hafen: Fender über Bord! – worauf ein Crewmitglied den Fender von der Reling losknüpperte und ins Wasser warf...(!)

Danach ging es über Swinemünde nach Stettin, Mast legen ... siehe Hinfahrt, nur alles rückwärts und ohne Spargel. Vor der Schleuse Lehnitz kam es fast zur Seeschlacht, denn der Schleusenmeister hatte versehentlich die Sportbootampel auf grün geschaltet und ca. 40 mit Vollgas anbrausende Sportboote mussten vor der geschlossenen Schleuse wieder umkehren. Aber sonst ging alles glatt, und wir kamen nach 6 Wochen heil und gesund im VSaW an – von Freunden herzlich empfangen.

Erzählt doch mal . . .

Wir können natürlich nicht garantieren, dass sich unser Traumwetter wiederholt. Aber man hat die Schärenlandschaft praktisch vor der Haustür; man kann die gleiche Strecke gut auch in 4 Wochen bewältigen und ist noch dazu in der Routenplanung flexibel, je nachdem, woher der Wind weht, ideal für Segler mit Terminzwängen. Es gibt viele kleine Anleger und Häfen, dazu reichlich Schären, die Distanzen sind kurz, man kann auch spontan noch mittags oder später zum nächsten Ziel starten. Unser Törn weist natürlich keinen Meilenrekord auf, aber es war ein unglaublich entspannender und schöner Urlaub.



18 - 26 JUNI 2011

KIELER WOCHE

AAA

VEOLIA

HSB NORDBANK

## Das ist die Kieler Woche

Keine Woche ist wie diese. Die Kieler Woche vereint zehn Tage lang das größte Segelsportereignis der Welt mit dem größten Sommerfest im Norden Europas. Sie ist Treffpunkt der besten Segelsportler aller Kontinente und zugleich gesellschaftliches Parkett für Diplomaten, Politiker und Wissenschaftler. Die Kieler Woche bietet dazu kulturelle Höhepunkte und fröhliche Feste unter freiem Himmel.

Sie ist so bunt wie das Logo für 2011.

Hoffentlich dürfen auch wir wieder viele Mitglieder aus dem VSaW auf unseren Clubabenden in Kiel Schilksee begrüßen.

# Pfingst-Festival

Harald Koglin

Knapp 70 A-Optis und 132 B-Optis füllten die beiden Felder des diesjährigen Pfingst-Festivals. Für die Bs war es eine besondere Veranstaltung, da das Festival gleichzeitig auch als Berliner Jüngstenmeisterschaft ausgeschrieben war. Thomas Metzging (PYC) und Christian Baumgarten (VSaW) – die beiden Wettfahrleiter – konnten kurz nach 11.00 Uhr am Pfingstsamstag auf ihren Bahnen die Wettfahrten eröffnen. Nach anfangs ziemlich flauen Verhältnissen setzte sich dann ein klein wenig stärkerer Wind durch, mit dem alle Teilnehmer sehr gut zurecht kamen. Drei Wettfahrten bei den As und zwei bei den Bs standen am Abend zu Buche. Am Sonntag konnten dann bei sehr guten Verhältnissen vier weitere Wettfahrten bei den As und drei bei den Bs gesegelt werden. Zahlreiche Proteste mussten verhandelt werden, was zeigt, wie regelsicher die protestierenden Nachwuchsegler bereits sind und damit ihre Konkurrenten auch zu fairem

Segeln „erziehen“. Am Montag ging das Festival mit der letzten Wettfahrt in beiden Gruppen zu Ende. Es war etwas nass von oben und für manch einen auch nass von unten, weil der Wind doch einige unangenehme Böen mit sich brachte – Kenterung. Aber das tat bei allen dem Spaß keinen Abbruch. Wieder im Hafen wurde sich gestärkt mit Nudeln und Saucen. Zum Abschluss des Festivals gab es die Preisverteilung bei Sonnenschein im Freien, die von einem Repräsentanten des Sponsors BAUHAUS begleitet wurde. Vielen Dank für das tolle Engagement! Gewonnen haben in beiden Gruppen die VSaW-Jugendlichen – und zwar eindrucksvoll belegten sie jeweils die ersten drei Plätze:

## Gruppe A:

1. Paul Nägele
2. Fabian Graf
3. Fanny Popken

## Gruppe B:

1. Clara Schwirkmann - sie wurde damit Berliner Jüngstenmeisterin!!
2. Carolin Schaff
3. Selina Frisch

Eine super Leistung von allen!



# VSaW-Segler Anselm Sante gewinnt Kokosnuss-Cup 2010

„Wann endlich geht es los?“ Diese Frage haben sicherlich viele Eltern schon während der ganzen Woche gehört. Am Samstag dann war es endlich soweit. Mittags um 13:00 Uhr fiel der Startschuss zum diesjährigen Kokosnuss-Cup im Berliner Yacht-Club. Für 13 Anfänger-Segler aus dem VSaW war der Startschuss gleichzeitig der Start zur aller ersten Regatta. Nur einer aus dem Team von Kathrin und Matthes hatte bereits vorher einmal an einer Wettfahrt teilgenommen. Bei optimalem Sommerwetter haben die Kinder zwei Wettfahrten absolviert. Außerdem haben sie mit Vergnügen drei Land/Wasserspiele bestritten.

Anselm Sante war der schnellste von den 50 Teilnehmern und nahm als Sieger gleich einen großen Pokal mit nach Hause. Herzlichen Glückwunsch!

Insgesamt schnitten die VSaW-Kinder super ab. Fünf Platzierungen unter den ersten zwanzig.

Dichtes Gedränge herrschte auch bei den Platzierungen im Mittelfeld. Alexander Netz musste als einziger bereits in der Klasse mit denjenigen Optis starten, die schon etwas Erfahrung bei Regatten gesammelt haben. Keine ganz einfache Aufgabe – aber die hat er erfolgreich gemeistert. Platz 30 hieß es am Ende für ihn.

Das wichtigste jedoch: Alle 14 Kinder sind mit viel Spaß in den Regattasport gestartet. Und bleiben hoffentlich noch lange und erfolgreich dabei.



Jugend – Wannseeaten



# Intercup 2010 Warnemünde

## 26./27.6.2010

Der Intercup, ausgerichtet vom Warnemünder Segelclub, gehört zum festen Termin in der Planung eines ambitionierten Optimisten-Seglers. So ist es auch wenig verwunderlich, dass 149 Sportler das Wochenende an der Mündung der Warnow verbrachten. Bestes Segelwetter mit Sonne und Wind ließen perfekte Wettfahrten über die Bühne gehen – vier an der Zahl. Die Regatta wurden von vielen als Generalprobe für

die IDJüM und für die in dieser Woche beginnende Europameisterschaft genutzt.

Fabian Graf war einmal mehr bester VSaWer auf dem vierten Platz dieses hochkarätig besetzten Feldes.



# Opti-Olympiade 2010

Ute Walter

"Wir sind sicher wieder die schlechteste Gruppe, aber wir hatten bestimmt den meisten Spaß", sagt Annika Oeverdeck und steigt tropfnass aus dem Wasser. Annika hatte mit ihrer Vermutung Recht. Ihre Gruppe landete tatsächlich auf dem dem 7. Platz. Aber am Dienstagnachmittag vor den großen Ferien ging es ja auch nicht in erster Linie ums Gewinnen, sondern um das olympische Motto: "Dabei sein ist alles".

Insgesamt 60 Kinder beteiligten sich an der diesjährigen Opti-Olympiade. Sieben verschiedene Disziplinen waren zu absolvieren. Und dabei waren nicht unbedingt die Kräftigen und Schnellen im Vorteil. Beim Umfüllen von Wasser aus einer Flasche in einen Becher und zurück



Jugend – Wannseeaten





zum Beispiel brauchten die Teilnehmer vor allem eine ruhige Hand. Nach gut einer Stunde gab es natürlich – wie bei jedem Wettkampf – einen Sieger. Sophie führte ihre Mannschaft mit den Mitgliedern Can, Cristina, Fritz, Sven, Hanna, Clara und Vincent zum Erfolg. Stolz ließ sich das Team mit dem Wanderpokal fotografieren.

Selbstverständlich ging kein Kind mit leeren Händen nach Hause. Mit leuchtenden Augen nahmen die kleinen Teilnehmer und deren jüngeren Geschwister eine Tüte mit Naschereien entgegen.

Das von den Eltern vorbereitete leckere Buffet war im Anschluss an die Siegerehrung im Nu geplündert – Spielen macht halt durstig und hungrig.

"Gibt's nächste Jahr wieder so was? Ich fand die Spiele und das Grillen richtig toll", sagte zum Abschied ein kleiner Junge, der zum ersten Mal mitgemacht hatte.

Na, wenn das kein Kompliment für die Organisatoren ist. In diesem Sinne: Ganz herzlichen Dank an alle, die zum Gelingen des schönen Nachmittags beigetragen haben.



**YACHT- & BOOTSZUBEHÖR**

# Wassersporthütte Wannsee

**Königstr. 11, Tiefgeschoß, P, 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. Regattabeschlüge. 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](http://www.wassersporthuette.de) · e-mail: [info@wassersporthuette.de](mailto:info@wassersporthuette.de)

# Sommeraktivitäten der WANNSEEATEN

## Sommerlehrgang 1

### 12. bis 16. Juli

Das Trainingslager für die Anfänger hatte im Seglerhaus seine Basis. Die nachfolgenden Tagesberichte sind von den Kindern verfasst worden. Kathrin Röhner sowie Annika Markmann und Matthias Treske hatten das Lager glänzend organisiert.

#### 1. Tag

Am Montag um 10:00 Uhr begann das Segelsommerlager im VSaW am Großen Wannensee für uns Opti-Anfänger. Als alle Kinder mit dem Aufbauen der Boote fertig waren, hatten wir im Jugendhaus Besprechung. Danach ging es auch gleich aufs Wasser. Wir segelten einen Dreieckskurs (gar nicht so einfach!), nach ungefähr zwei Stunden holten wir die Boote aus dem Wasser und aßen zu Mittag: „Lecker“!

Nach dem Mittagessen segelten wir noch einmal den Dreieckskurs, diesmal aber mit erhöhtem Schwierigkeitsgrad: Jede zweite Runde sollten wir im Stehen segeln! Danach machten wir eine kleine Regatta (Wettfahrt). Marlon Kukutsch belegte den 1. Platz, nach der Wettfahrt bauten wir die Boote ab und gingen schwimmen. Wenig später richteten wir uns im Schlafsaal ein. Danach hatten wir noch einmal Besprechung, und dann ging es ins Bett. Es war ein schöner erster Tag im VSaW, und alle hatten Spaß.

*David Max Alff und Josuha Boddie*

#### 2. Tag

Heute am Dienstag sind wir in drei verschiedenen Gruppen gesegelt. Wir haben wiederholt, wann man das Schwert hoch und runter macht. Am Morgen hat es etwas geregnet, aber dafür gab es anschließend viel Wind. Es gab zum Mittagessen Kartoffelpuffer mit Apfelsmus. Das hat gut geschmeckt. Wir haben eine Stunde ungefähr Freizeit gehabt, da haben sich fast alle ein Eis gekauft. Zum Abend hin haben wir ein Quiz gemacht mit Rätseln, dann haben wir uns geduscht und Zähne geputzt und sind schlafen gegangen.

*Lydia Appenroth und April Hochberger*

#### 3. Tag

Heute am Mittwoch haben wir gemacht: Gruppe Kathrin ist ein Dreieck gesegelt. Danach sind wir zum grünen Feuerwerkturm gefahren. Dann begegneten wir Mattis' Gruppe, irgendwann trennten sich unsere Wege. Wir fuhren dann zum Löwen. Vivi behauptete, dass der Löwe golden wäre, aber er war doch grün. Dann sind wir nach Hause gefahren. Gruppe Annika und Mattis sind zum Berliner Yachtclub gefahren, danach gleich in den Hafen. Am Nachmittag haben wir einen Vorwind- und einen Amwindkurs sowie eine Kreuz gefahren – mal im Stehen, mal im Sitzen und was es noch so gibt.

*Can Bekis und Alex Netz*



#### 4. Tag

Heute am Donnerstag war viel Wind, und einige sind auch gekentert. Am Vormittag teilten wir uns in drei Gruppen ein, und zu Mittag trafen wir uns wieder. Über das Mittagessen wollen wir keinen Kommentar verlieren, aber wir sagen nur eins: Eier mit Senfsauce.

Beim zweiten Mal Segeln, segelten wir alle zusammen. Mara hatte einige Probleme, als sie gekentert ist. Wir mussten Aufschießer machen, und das war nicht gerade leicht. Wir bekamen dafür auch Punkte. Am Ende machten wir eine Regatta. Zum Abendessen aßen wir kalte Platte. Danach hatten wir noch viel Freizeit und machten viel Quatsch. Am Abend fielen wir alle müde ins Bett und schliefen ganz schnell ein.

*Annika Oeverdieck, Justine Josie Arndt,  
Mara Palaschinski und Vivien Legat*

#### 5. und letzter Tag

Bitte schaut unten das letzte Bild an. Es zeigt den Freitag. *Gezeichnet von Klara Pape*

## Sommer-Trainingslager 2

#### 19. bis 23. Juli 2010

Auch das 2. Sommerlager wurde im Verein durchgeführt und von Kathrin geleitet. Tatkräftige Unterstützung fand sie dieses Mal in Mark Bayer sowie unserer 470er Kader-Seglerin Marlene Steinherr, die extra nach dem Ende der Weltmeisterschaften in Holland angereist war. Die Tagesberichte sind wiederum von den Kindern geschrieben worden.

#### Montag: erster Tag im Opti B Trainingslager.

Wir sind ein bisschen gesegelt und haben anschließend zu Mittag gegessen. Danach sind wir „Banane“ gefahren, weil kein Wind war. Als die Dreier-Gruppe, in der auch ich war, dann auch auf der „Banane“ saß, sind wir alle gleichzeitig ins Wasser gefallen. Darauf folgend haben wir zu Abend gegessen. Dann sind wir alle ins Jugendhaus gegangen und haben Knoten geübt. Die vier mit den meisten Punkten (je mehr Punkte desto schlechter) mussten zwei Fragen beantworten. Wir beide haben es leider nicht geschafft und mussten deswegen den Bericht schreiben.

*Leopold Brockdorff und Fabian Collignon*

#### Tag 2 - Dienstag

Heute hat der Wind wie gestern häufig gedreht und manchmal hatte er ein bisschen nachgelassen (bisschen häufig). Beim Mittagessen gab es das erste Mal Sprite. Wow! Danach sind wir nach einer kurzen Pause wieder auf's Wasser gegangen. Zuerst trainierten wir noch ein wenig. Im Anschluss sind wir die ersten zwei Wettfahrten gefahren. Nach dem Abendessen haben wir als letztes eine Rallye gemacht – als Belohnung gab es ein Eis. Das war lecker!

*Clara Schwirkmann und Leonard Damerau*

#### Tag 3 – Mittwoch

Nach dem Frühstück wollten wir eigentlich segeln, aber es war kein Wind. Stattdessen machten wir drei Paddelwettfahrten. Nach dem Mittagessen war immer noch kein Wind, doch nach kurzem Warten konnten wir noch eine Trainingseinheit und eine gemeinsame Wettfahrt segeln. Trotzdem war kaum Wind, so dass wir früh in den Hafen gefahren sind. Anschließend aßen wir zu Abend und schauten einen Film.

*Selina Frisch und Daniel Göttlich*



## Tag 4 – Donnerstag

Morgens weckte uns Kathrin um 7:00h, und wir sangen für Klara ein Geburtstagslied, denn sie wurde 11 Jahre alt. Nach dem Frühstück fuhren wir raus, denn es war guter Wind und eine schöne Welle. Wir fuhren ein Rennen. Nach dem Essen wollten wir noch ein Rennen fahren, doch es war zu wenig Wind, und wir fuhren jubelnd in den Hafen. Wir mussten unsere Boote putzen. Nach dem Abendessen fuhren wir mit der „Lieselotte“ raus bis zur Glienicker Brücke. Wieder zurück – mussten wir gleich schlafen gehen.

*Svearike Oeverdieck und Jan Beck*

## Tag 5 – Freitag

Heute war unser letzter Tag. Bei unserer ersten Besprechung stellten die Trainer fest, dass kein Wind ist. Dann zogen wir uns halt wieder um und hatten noch eine letzte Besprechung in den einzelnen Gruppen. Nach dem Essen fand die Sommerlagerwertung statt: Clara Schwirkmann wurde erste, Daniel Göttlich zweiter und Selina Frisch dritte.

*Alexandra Damerau und  
Emil Winderlich*



## Surfschnupperkurs



Von Mittwoch bis Freitag am Anfang der großen Ferien boten wir zusammen mit dem Windsurfing Verein Wannsee einen Schnupperkurs für das Surfen im WSeV an.

Unsere 15 Kinder hatten an allen Tagen eine Menge Spaß dabei. Mali Zins – die Trainerin des WSeV – hatte zunächst einmal erklärt, wie man ein Surfbrett zusammenbaut.

Anschließend ging es daran, die Grundlagen wie Fahren, Anluven, Abfallen theoretisch und dann auch praktisch zu erlernen. Nach nicht allzu langem Üben sah das alles schon ganz gut aus.

'Segeln' – einmal aus einer anderen Perspektive.

# Jugend WM Laser Radial in Schottland

Katja Kowalski

Als meine BSV-Kader-Trainingsgruppe und ich im Juni in Largs, Schottland, ankamen, fragten wir uns, wo denn das für Schottland typische Wetter – Regen und grauer Himmel – geblieben war?

Wir waren hierher geflogen, um uns auf den diesjährigen Höhepunkt der Saison, die Jugendweltmeisterschaft im Laser Radial, vorzubereiten. Während unseres Trainings war zwar wunderbares Wetter, mit Sonne und Temperaturen um 20 °C, aber der Wind, den wir zum Segeln brauchten, fehlte leider. Dennoch konnten wir mit unseren gecharterten Booten, die zwar etwas alt waren, aber zum Glück trotzdem nicht ganz kaputt gingen, ein paar mal raus fahren und das Revier kennen lernen. Letztendlich war es vielleicht besser, dass wenig Wind war, denn ich glaube, mehr als 3-4 Windstärken hätten die Boote wahrscheinlich nicht ausgehalten.

Mitte Juli war es dann soweit und es ging wieder los nach Schottland. Nach zwei Trainingstagen bei mittlerem Wind (3-5 Bft.), sollte es am Dienstag mit den ersten beiden Rennen losgehen. Am Abend davor, war die offizielle Eröffnungsfeier: Uns begrüßten Dudelsack spielende Schotten im landestypischen Schottenrock und anschließend wurden noch die Wettfahrtleitung und Jury vorgestellt.

Am nächsten Morgen war leider überhaupt kein Wind und so konnten wir keine Wettfahrten segeln. Trotzdem wurde es nie wirklich langweilig, da so gut wie alle Lasersegler und -seglerinnen unter 19 in Largs waren und wir so immer alle beschäftigt waren.

Auch die nächsten beiden Tage begannen mit Startverschiebung, aber am Nachmittag konnten bei eher wenig Wind jeweils zwei Rennen gestartet werden. Die Mädchen zeigten da wirklich mehr Disziplin (vor allem bei den Starts), denn die Jungs schafften wegen der vielen allgemeinen Rückrufe nicht sehr viele Rennen. Ich belegte die Plätze 8, 8, 12 und 16 und war damit insgesamt 11. von 90 Seglerinnen und sehr zufrieden. Die Organisation rundherum war gut



und so gab es im Verein jeden Abend warmes Essen, wenn wir vom Wasser kamen, und einige Veranstaltungen.

Am letzten Tag vor den Finalrennen war dann der Wind endlich etwas stabiler und ich qualifizierte mich neben fünf anderen deutschen Mädels mit drei weiteren Wettfahrten an diesem Tag (Plätze 11, 7, 3) fürs Goldfleet. Pünktlich zu den letzten entscheidenden Rennen war der Wind super mit 3-5 Bft. In den Finals blieben meine Ergebnisse konstant (13, 11, 10, 18).

Das Segeln in Schottland hat mir wirklich viel Spaß gemacht und letztendlich konnte ich mit einem 8. Platz bei der WM und gleichzeitig 6. Platz bei der EM abschließen, was mich immer noch total freut! Ich habe damit mein Saisonziel, die Qualifikation für den D/C-Bundesnachwuchskader erreicht und gleichzeitig meine Berufung in das Nachwuchsteam des Sailing Team Germany bestätigt. Nach der Siegerehrung hatten alle noch einen lustigen Abend in Largs einzigem Club. So flog ich mit den ganzen Berlinern am Montagmorgen müde, aber sehr zufrieden, wieder nach Hause.

Am 19. 7. 2010 machten meine Mutter und ich uns auf den Weg zur Laser 4.7 Europameisterschaft in Frankreich. Nach einem Zwischenstopp in Paris und Besichtigung des Eiffelturmes kamen wir am 22. 7. abends in Hourtin Piqueyrot an. Da außer mir auch noch ein paar andere Deutsche da waren, hat unser Betreuer Jürgen Kecke beschlossen, dass wir die beiden Tage vor der Vermessung noch zum Trainieren nutzen können. Also machten wir zwei Stunden Training, damit wir für die Regatta gut vorbereitet sind.

Am 24. 7. war dann Vermessung. Ich kam gut durch die Vermessung und auch Nadine, Karina und Lina hatten keine ernsten Probleme mit ihrem Material. Den Nachmittag konnten wir dann noch dazu nutzen, zum Atlantik zu fahren und zu baden.

Dann wurde es interessant. Für den 25. war ein Practice Race angesetzt. Das war keine Pflicht-Wettfahrt, dennoch wurden wir Mädchen in zwei Gruppen (blau und weiß) eingeteilt. Die Jungs, die fast doppelt so viele waren als wir, segelten in vier Gruppen (blau, grün, rot und gelb). Da der See sehr groß war, wurde er in die North Area und die South Area unterteilt. Es wurde nicht auf dem Atlantik gesegelt! Der Start für das Practice Race war erst um 15.00 Uhr, da noch nicht alle durch die Vermessung gekommen waren. Dieses Race wurde aber leider nicht sehr ernst genommen. Deswegen hatten alle einen Frühstart oder einen DNF in der Wertung, da sie keine Lust mehr hatten und einfach reingefahren sind.

Am Abend war dann die offizielle Eröffnung der EM im Nachbarort Hourtin Port. Alle Länder kamen in ihrer Teamkleidung und mit den Länderflaggen. Auf dem großen Platz dort wurde eine Bühne aufgebaut. Am Anfang gab es wie üblich eine Ansprache. Danach wurden alle Länder einzeln auf die Bühne gerufen. Die Vertreter des Landes bekamen ihre Länderflagge in die Hand gedrückt und mussten sich dann vor die Bühne stellen. Nachdem alle 29 Nationen auf der Bühne und wieder unten waren, gab es ein großes Büfett und Musik.



Wir blieben auch nicht mehr lange, weil am nächsten Tag die Regatta beginnen sollte. Der erste Start war für 13.30 Uhr festgesetzt, da es eine Trainerbesprechung um 11.00 Uhr gab. Wir trafen uns also um 11.30 Uhr mit Jürgen, um die wichtigsten Punkte der Segelanweisung noch einmal durchzugehen.

Es waren für jeden Tag 2 Wettfahrten festgesetzt. Die ersten 6 Wettfahrten waren die Qualifying Races für die Fleets, in denen wir die letzten 4 Wettfahrten segeln sollten. Der Tag war für mich sehr enttäuschend, da ich nur einen 44. und einen 48. gesegelt bin. Im Endergebnis war ich dann auf dem 99. Platz.

Der nächste Morgen lief genauso wie am Tag davor. Start war wieder um 13.30 Uhr. Diesmal hatte ich mich noch besser vorbereitet und fuhr einen 12. in der ersten Wettfahrt. Von diesem Ergebnis beflügelt startete ich die zweite Wettfahrt, in der ich leider einen nicht so schönen Start hinlegte und zum Schluss nur 40. wurde. Mit meinem Endergebnis war ich trotzdem zufrieden. Ich war mit meinem Streicher auf dem 75. Platz gelandet. Am Abend gab es dann ein Barbecue und Disco, wo wir Deutschen bis zum Schluss mitfeierten.

Der 28. 7. fing wie immer mit der Besprechung an. Start war wie sonst, deshalb konnte ich wohlausegeruht starten und in der ersten Wettfahrt einen 5. Platz ersegeln. Mit diesem Tag war ich sehr zufrieden, und ich freute mich auch schon auf das Gesamtergebnis, da ich mit jedem guten Platz der Goldfleet ein Stückchen näher rutschte. Das Ergebnis war schön, denn ich hatte mich auf den 61. Platz verbessern können. Jetzt waren es nur noch zwei Plätze bis zur Goldfleet.

Der nächste Tag war der letzte der Qualifying Races und für mich auch der spannendste, da ich nur noch zwei Plätze nach oben bis zur Goldfleet brauchte. Angespannt ging ich in die Wettfahrten und konnte mit einem 25. und einem 27. Platz wieder reinfahren. Als endlich die Ergebnisse aushingen, konnte ich es kaum glauben. Ich war ins Goldfleet gekommen.

Die folgenden Wettfahrten ging ich ganz locker an, da ich nicht schlechter als 59. werden konnte. Leider hatte es am Anfang des Tages noch keinen Wind, und so kam es zu einer Startverschiebung auf dem Wasser. Um ca. 14.30 Uhr konnte dann endlich gestartet werden. So

ging ich ganz ohne Druck in die Wettfahrt und konnte glücklich mit einem 3. und einem 10. Platz in den Hafen segeln. Das Endergebnis war genial. Ich hatte mich vom letzten Platz in der Goldfleet auf den 35. Platz hochgearbeitet. Ich war sehr zufrieden.

Für den letzten Tag war der Start für 12.30 Uhr angesetzt, weil um 15.00 Uhr die letzte Startmöglichkeit war. Da am Anfang noch kein Wind war, konnten wir erst um ca. 14.40 Uhr starten. Der Wettfahrtleiter reduzierte, wegen mangelnder Zeit, die zwei vorgesehenen Wettfahrten auf eine Wettfahrt. Ich ging aus dem Rennen mit einem 20. Platz.

Dann hieß es schnell reinfahren, da noch verpackt werden musste, bevor die Siegerehrung anging. Es gab wieder sehr viele Ansprachen auf Französisch und Englisch. Zum Schluss wurde für die polnische Gewinnerin Sara Piasecka die polnische Nationalhymne gespielt und für den deutschen Gewinner Maximilian Stein die deutsche Nationalhymne, bei der wir Deutschen mitsangen. Für mich endete meine erste Europameisterschaft mit einem 33. Platz (118 Teilnehmerinnen) in der Gesamtwertung und einem 7. Platz in der U 16 Wertung.

Ich möchte mich noch einmal bei unserem Betreuern Jürgen und Verena bedanken. Außerdem bei Bernd Buchert, der das 4.7 Team Germany gegründet hat und es uns ermöglichen konnte, an der Europameisterschaft teilzunehmen. Aber ganz doll danke ich meiner Mutter, die mich die 1700 Kilometer von Berlin nach Hourtin und wieder zurück gefahren hat!



# 420er WM in Israel

Paul Preuß  
& Jonas Kunow



Nach der geglückten Qualifikation zur Weltmeisterschaft sind wir dann auch schlussendlich ohne Komplikationen in Haifa angekommen, wo wir aber feststellen mussten, dass unser Container sich nicht im „Hafen“ befand. Denn der Veranstalter versagte uns vorerst die Abstellung des Containers. Nach einigen Tagen war aber auch dieses Problem gelöst. Nun zum Hafen. Gebildet wurde er aus einem Strand, 5 Containern, einem Zelt und – nicht zu vergessen – aus etlichem Wachpersonal. Dafür war das Wetter durchgängig traumhaft: das heißt, gefühlte 37° Luft- und 30° Wassertemperatur. Unter diesen Umständen konnten wir auch nur einmal am Tag trainieren. Nach der ersten Woche Training zogen wir ein bis dahin positives Zwischenresümee und sahen der WM guten Mutes entgegen. Nach einer sehr schönen Eröffnung folgte nun auch die erste Wettfahrt. Doch ganz so einfach, wie es nach der augenscheinlich gelungenen Vorbereitung gedacht war, wurde es nicht.

Bei jedem Start war die Startlinie um einiges zu kurz, sodass nur ein Drittel der Boote mit freiem Wind starten konnte. Nun gut, im späteren Verlauf gestand der Wettfahrtleiter sich aber Stück für Stück seine etlichen Fehler ein, was Startlinien- und Tonnenauslegung betraf. Zu den nicht überzeugenden Ergebnissen kamen dann auch noch auffällig viele Frühstarts, was das deutsche Team anging.

Letztendlich schafften es von den Herrenteams lediglich zwei in das Goldfleet. Darunter

waren Malte/Lucas und wir. Damit wurden wir zumindest unserer Zielstellung gerecht.

Darauf folgten Tage mit wenig Wind und hoher Welle. Infolgedessen versuchten wir, aus dem Vorhandenen das Beste zu machen. Dies gelang uns nur bedingt, da das Niveau nicht ansatzweise mit dem in Deutschland zu vergleichen war. Je älter diese WM wurde, umso mehr mussten wir uns eingestehen, dass man ohne zu trainieren zwar national an der Spitze fahren kann, international aber sehr schnell auf den Grund der Tatsachen geholt wird. So nahmen wir einen 41. Platz im Goldfleet (zweitbestes Herrenteam), die gesammelten Erfahrungen und natürlich das wunderschöne Wetter aus Israel mit.

Zudem möchten wir noch mal erwähnen, dass in Israel zwar die Sicherheitsstandards erheblich höher sind als in Deutschland, man aber rein gar nichts von den in unseren Nachrichten immer wieder gezeigten Problemen mitbekommt.

Unser Dank geht in erster Linie an den VSaW und den BYC, ohne die wir an dieser WM nicht hätten teilnehmen können. Weiterhin möchten wir uns bei dem Trainerteam und allen anderen beteiligten Personen für diese WM bedanken.

Foto: © P. Müller

Jugend – Wannseeaten

**Baumgarten Holzbau GmbH • Berlin**

**Baumgarten & Ottrembka**



#### **Holzkonstruktionen**

Ingenieurbauweise  
Klassischer Holzbau

Wartburgstraße 37  
10825 Berlin

**Tradition seit 1888**

#### **Bau-Modernisierung**

Sanierung von Holzkonstruktionen  
Fußböden aus Holz und Spanplatten  
Holzschutzarbeiten

Telefon : 030 / 491 80 05 // 09  
Telefax : 030 / 491 11 39

#### **Dach-Ausbauten**

Montage von Leichtwänden mit  
Gipskartonplatten  
Wärme-Dämmung  
Einbau von Fertigfenstern und Türen

baumgarten@berliner-holzbaugmbh.de

Viel Sonne und viel Spaß begleiteten die Wannseekids am letzten Wochenende der großen Ferien 2010. Diese in Zusammenarbeit mit der Berliner Morgenpost, der Hanseboot und BMW durchgeführte Veranstaltung hat unterdessen eine schon längere Tradition in unserem Verein.

Ziel ist, Kinder, die noch rein gar nichts mit dem Wassersport zu tun haben, an das Segeln heranzuführen, um herauszufinden, ob diese Art von Sport vielleicht etwas für sie ist.

40 Kinder hatten sich eingefunden. All unsere Trainer nahmen sich der Kinder an und zeigten ihnen, worauf es ankommt – sowohl vorher an Land bei einer theoretischen Unterweisung als auch später dann auf dem Wasser in praktischen Übungen. Dabei wurde die Sicherheit der Kids

groß geschrieben – es musste jeder auf dem Wasser eine Schwimmweste tragen. Die Gesichter auf dem Bild zeigen es: Begeisterung hatten alle mitgebracht, und alle waren mit großem Engagement bei der Sache. Am Ende konnten sie eine schöne Urkunde mit nach Hause nehmen. Hoffentlich springt bei manchen dieser Kids der Funke über, und sie werden in Zukunft ein Teil der WANNSEETEN.



# IDJM der Laser und die German Open der 4.7

## Nix für Segler aus Zucker

**Mittwoch, 11.08.2010**

Pünktlich zur Vermessung zieht sich der Himmel über Wismar zu und es fallen die ersten Regentropfen. Doch davon lassen sich die Seglerinnen und Segler nicht beeindrucken. Mit stoischer Ruhe schieben sie ihre Boote zum Vermessungszelt. „Diesmal ging das ja alles ganz entspannt ab“, meint Florian Triebel, nachdem er die notwendigen Stempel eingesammelt hat. Allerdings gibt es aber auch in diesem Jahr ein Spezialthema bei den Vermessern: Ihr gestrenger Blick gilt verbogenen Masttops. So sitzen vor allem Jungen auf ihren Masten und versuchen diese hinzubiegen ... Am Ende erhalten aber dann doch alle 175 Teilnehmer/innen die Starterlaubnis.

**Donnerstag, 12.08.2010**

Endlich geht es los – Allerdings auch mit dem Regen. Fast den ganzen Tag schüttet es wie aus Eimern. Dennoch kommen drei Läufe zustande. „Die Bedingungen sind ganz schön anspruchsvoll“, berichtet ein Seglervater, der nur so zum Spaß draußen gewesen ist und nach einer Stunde keine Lust mehr hat. Dass die Bedingungen anspruchsvoll sind, bestätigen später auch die VSaWler, als sie endlich um 18:30 wieder im Hafen sind. Der Auftakt verläuft für die meisten nicht so, wie sie es sich erhofft haben, doch es sind ja noch ein paar Wettfahrten zu absolvieren.

**Freitag, 13.08.2010**

Freitag, der 13. erweist sich nicht als Glücktag für die Veranstaltung. Die Sonne guckt zwar durch die Wolken, dafür gibt es aber keinen Wind. Nach drei Stunden Wartezeit auf dem Wasser hat die Wettfahrtleitung ein Einsehen. Um 15:00 Uhr heißt es dann – alle zurück im Hafen – heute keine weitere Wettfahrt. Die Segler/innen nehmen es gelassen, surfen im Internet oder vertreiben sich mit kleineren Ausflügen per Rad die Zeit. Am Abend gibt es ja noch einen Programmpunkt: Empfang beim Bürgermeister. Für 20:00 Uhr sind alle Teilnehmer/innen ins altehrwürdige Rathaus der Hansestadt Wismar eingeladen. Vor dem Buffet werden dort die erfolgreichen deutschen WM- und EM-Teilnehmer/innen geehrt.

**Samstag, 14.08.2010**

Die Wolken hängen wieder tief über der Wismarer Bucht und schon beim Aufbauen werden alle richtig nass. Doch es gibt auch eine gute Seite, dieser Witterung: der Wind frischt auf – Stärke 4 bis 5 aus Nord bis Nordost ist angesagt. Die allgemeine Ansicht im Teilnehmerfeld: „Heute wird's anstrengend!“ – So kommt es auch. Vier Wettfahrten stehen auf dem Programm für die Laser Radial, bei den Lasern 4.7 drei. Dabei stellen die VSaW-Segler/innen (mal wieder) unter Beweis: sie sind keine Schönwetter Segler. Jeden-



falls haben fast alle Plätze gut gemacht. Die groß angekündigte Pizzaparty des Veranstalters fällt allerdings buchstäblich ins Wasser. Nach einem durch und durch nassen Segeltag wollen alle nur noch ins Warme.

**Sonntag, 15.08.2010**

Abschlussstag der IDJM der Laser Radial und der German Open der Laser 4.7. Der morgendliche Blick zum Himmel signalisiert: Es bleibt trocken – und Wind gibt's auch, jedoch weniger als am Tag zuvor. Also gute Bedingungen, um sich noch ein wenig nach vorne zu kämpfen, so die allgemeine Haltung im Team. Doch eine Meisterschaft ist eben eine Meisterschaft. So spielen die Nerven dem ein und anderen doch einen Streich – Insgesamt geht es für die VSaWler aber doch gut aus.

Herzliche Glückwünsche an Jana Jakob zum zweiten Platz in der Mädchen-Wertung bei den German Open der Laser 4.7. Eine Urkunde gibt es auch für Tobias Graf als Sechstem in der U17-Wertung – auch dazu herzlichen Glückwunsch.

Das Fazit von Deniz Bekis, der zum ersten Mal bei einer IDJM dabei gewesen ist: "Immer wieder gerne!"

Dem kann sich die Landcrew nur anschließen und noch ein herzliches Dankeschön an Marko Müller hinterherschicken – für die super Betreuung.



# 12 WANNSEEATEN erfolgreich ins Regattaleben gestartet

„Kathrin, was bedeutet eigentlich die rote Flagge am Startschiff?“ „Mattes, kannst du mal gucken? – Ich krieg den Verklicker da nicht richtig rein.“

Zwölf kleine WANNSEEATEN belagern die beiden Trainer und löchern sie mit Fragen. Die Trainer lassen sich nicht aus der Ruhe bringen, helfen geduldig, jedes noch so winzige Problem zu lösen. Die Aufregung der Kinder ist verständlich, nehmen sie doch erst zum zweiten Mal überhaupt an einer Regatta teil. Dabei bräuchten sie sich wirklich keine Sorgen zu machen. Schließlich segeln sie da, wo sie immer trainieren. Die Wettfahrtleitung des Potsdamer Yacht Clubs hat den Kurs direkt vor dem VSaW ausgelegt.



Jugend – Wannseeaten



Am Sonnabend um 13:15 Uhr ist dann endlich so weit, die Kinder dürfen mit ihren Optis aufs Wasser. Die Sonne scheint, es weht ein laues Lüftchen, das Wetter scheint perfekt.

Aber es scheint aber nur so. Kaum sind alle draußen, dreht der Wind, dann setzt er zeitweise ganz aus. So wird das erste und einzige Rennen an diesem Tag für knapp die Hälfte der jungen Segler/innen zur großen Enttäuschung: sie schaffen es nicht, in der vorgeschriebenen Zeit ins Ziel zu kommen – die Konsequenz: DNF und heftig viele Punkte ...

Aber WANNSEEATEN lassen sich so leicht nicht entmutigen: Alle treten am Sonntag wieder

an. Diesmal geht es gleich früh am Morgen los. 9:00 Uhr am See, 9:45 Uhr segelfertig zur Besprechung, lautete die Ansage der Trainer.

Der Wind spielt diesmal auch mit – zumindest für eine Wettfahrt hat er ausgereicht. Unter den bisweilen gestrengen Augen der Eltern, bisweilen wohlwollenden Kommentaren der „Terrassensegler“ absolvieren die Anfänger ihre Wettfahrt direkt vor dem Hafen. Diesmal reicht die Zeit: Alle kommen ins Ziel.

Can (Platz 8) und Alwin (Platz 17) können sogar einen Pokal mit nach Hause nehmen. Das wichtigste aber ist: Alle haben durchgehalten und die meisten wollen weitermachen.



## War das ein Heimspiel für unsere Jugendlichen!! 420er und Laser Radial mit Siegern aus dem WANNSEETEN-Team.

Toller Wind und rasante fünf Wettfahrten kennzeichneten den diesjährigen Seglerhaus-Preis.

In fünf Klassen wurde gesegelt – 470er, 420er und 3 Sorten Laser, bei denen es 'nebenbei' auch um den neu geschaffenen Titel eines "Distriktheisters Ost" ging. Die Wettfahrtleitung hatte zwei Bahnen so geschickt ausgelegt, dass sich die Masse der Boote sehr gut entzernte und sich weder auf den Schenkeln noch an den Tonnen ins Gehege kam.

Max Popken und Emil Schlosser segelten in beeindruckender Weise bei den 40 gemeldeten 420ern vorne weg. Mit zwei ersten, einem zweiten und einem dritten Platz – gestrichen wurde

ein bfd – hatten sie 8 Punkte Vorsprung auf die Zweitplatzierten. Genauso souverän setzte sich Fabian Graf im Laser Radial gegen die starke Konkurrenz bestehend aus 44 Teilnehmern durch. Auch er konnte zwei erste Plätze sowie einen dritten und einen vierten vorweisen. Der schlechteste Platz war ein fünfter Rang, der gestrichen wurde. Jana Jakob wurde Zweite im Laser 4.7 – ihr Bruder Janek wurde Fünfter.

Schließlich soll nicht unerwähnt bleiben, daß auch bei den 470ern und im Laser Standard Junioren aus dem VSaW gewonnen haben: Denny Naujock/Nils Schröder bei den 470ern und Thaddäus Gemmel im Laser Standard. Besser konnte es für alle WANNSEETEN nicht laufen.

Annemieke  
Bayer

## Vergabe Steuermannspreise

beim Putenessen am 4. Dezember 2010

### Steuermannspreis Olympische Klassen

1. **Malte Kamrath** Laser Standard
2. **Daniel Zepuntke** 470er
3. **Tim Elsner** 470er und Starboot

### Steuermannspreis Internationale Klassen

1. **Markus Wieser** Drachen
  2. **Axel Mertens** Streamline
- Keine weiteren Bewerber.*

### Steuermannspreis Jugend

1. **Tobias Graf** Laser Radial
2. **Katja Kowalski** Laser Radial
3. **Jana Jacob** Laser Radial

### Steuermannspreis der Jüngsten

1. **Fabian Graf** Optimist
2. **Fanny Popken** Optimist
3. **Paul Nägele** Optimist

### NEU in diesem Jahr ist der Vorschoterpreis:

1. **Dustin Baldewein** 470er
  2. **Anika Lorenz** 470er (Junioren-Europameisterin)
- Keine weiteren Bewerber.*

### Steuermannspreis See

**Peter Lühr**

### Gewinner des Sextanten

**Marianne Wald und Volker Dittrich**



Tobias Graf



Malte Kamrath

# Wentzel-Pokal 2010

Harald Koglin

Es war wieder WENTZEL-Zeit. Jedes Jahr nach den großen Ferien treffen sich die VSaW-Jugendlichen zu ihrer eigenen Veranstaltung an vier aufeinander folgenden Dienstagen. Am 7. September ging es mit der ersten Wettfahrt los. Tolles Segelwetter mit einer ganzen Menge Ostwind forderte den Bootsbesatzungen eine Menge ab. Diese Bedingungen hatte es lange nicht gegeben - in den letzten Jahren herrschte oft eine kaum zu beherrschende Flaute bei den WENTZEL-Wettfahrten.

Im Anschluss an die Wettfahrt wurden die bisher erfolgreichsten (anwesenden) jungen Damen und Herren der laufenden Saison mit einer kleinen Aufmerksamkeit geehrt. Der Jugendleiter Christian Baumgarten kommentierte in launigen Worten die Leistungen der einzelnen Jugendlichen. „Macht weiter so und bleibt mit Spaß und Freude bei der Sache. Der Erfolg motiviert und lässt euch besser werden.“

Am 14. September folgte die 2. Wettfahrt. Regen, Regen und nochmals Regen, aber weniger Wind als in der letzten Woche, sodass dieses Mal auch die Anfänger auf ihre Kosten kamen. Am 21. September war dann wieder schönes Spätsommerwetter – allerdings mit der schon bekannten Schwachwindsituation. Die 3. Wettfahrt wurde abgekürzt, um alle Teilnehmer noch vor der einbrechenden Dunkelheit zurück an Land zu haben.

Am 28. September dann der Herbst mit empfindlicher Kühle angebrochen, was – schaut man auf den Kalender – ja auch voll verständlich ist. Nach einem Wochenende, das von Dauerregen dominiert wurde, war es aber wenigstens halbwegs trocken. Und es war ganz ordentlicher Wind, sodass noch einmal eine schöne Wettfahrt gesegelt werden konnte.

Anschließend fand die Siegerehrung im Jugendhaus statt. Die Besatzungen von 73 (in Worten dreiundsiebzig) Booten bekamen alle einen schönen Preis. Sieger und Gewinner des WENTZEL-Pokals wurde in diesem Jahr wieder Marius Gemmel auf einem Laser vor Fabian Graf und Jakob Rohner, jeweils im Opti. Den berühmten Leuchtturm, den Preis für den jüngsten Teilnehmer, gewann Klara Pape mit ihren sechs Jahren. Da ist der Preis höher als die Gewinnerin. Allen Teilnehmern herzlichen Glückwunsch zu ihren persönlichen Erfolgen.

Nach der Siegerehrung wurde das Buffet gesittet gestürmt, um sich bei einer tollen Menue-abfolge wieder zu stärken. Den Eltern sei hier ein ganz besonderer Dank ausgesprochen. Sie hatten das Buffet mit sehr reichhaltigen und vielfältigen Angeboten bestückt.



# Folkeboot-Training im VSaW

## 3. und 4. Juli 2010

Jörg Heitz und  
Wolfgang Bochentín

Unsere Folkebootflotte im VSaW wächst deutlich und ist bei den Yardstick- und Ranglistenregatten zahlreich vertreten. Um auch unsere Platzierungen zu verbessern, haben wir uns mit dem Klassenobmann der Folkeflotte Berlin, Stefan Klabunde, und unserem Clubmitglied Robert Niemczewski – Starbootsegler und bester Kenner von Regatten und Taktik – am Wochenende verabredet, unsere Kenntnisse zu erweitern – Hitze hin, Hitze her. S. Klabunde erläuterte uns in einer taktischen Stunde am Flip Chart die einzelnen Knackpunkte bei der Vorbereitung auf Regatten und dem Trimm des Nordischen Folkeboots, das im Vergleich zu „Rennziegen“ eher einfache Trimmmöglichkeiten hat. So denkt man jedenfalls. Jedoch ist die Feinabstimmung absolut entscheidend: Wantenspannung bei verschiedenen Windstärken, Fockholepunkteinstellung, Stellung des Travellers, Vorliek-Trimm der Fock, Gewichtsverteilung, Startphase, Vor-Wind-Kurse, Führen eines Yardstick- und Regattatagebuches, in dem penibel Windstärke und -richtung, Trimmdaten des Bootes und Platzierungen eingetragen werden.

Der praktische Teil folgte: S. Klabunde ging über die Schiffe, besichtigte an Schoten und Fallen die Markierungen für alle möglichen Konstellationen, machte Verbesserungsvorschläge und ging entspannt auf jede noch so einfache Frage eingehend ein.

Danach ging es auf den Wannensee – nur mit der Fock – um Schotten und Steuerleuten zu

zeigen, wie sensibel die Zusammenarbeit von beiden Mannschaftsteilen nicht nur bei leichten Winden sein muss, um das Boot ans Laufen zu bringen. Fantastische Lehrstunde, was die Besten unserer Klasse auch auf der Ostsee regelmäßig durchführen bzw. üben, um bessere Regattatatsache zu erzielen.

Bei einer Schorle auf der Terrasse wurden die letzten Fragen toll und kompetent beantwortet. Er hinterließ dankbare Folkies.

Robert Niemczewski kam dann wie verabredet am Sonntag. Wir machten die Boote klar und fuhren bei wenig Wind raus auf den Wannensee, versuchten erfolgreich einen ersten Start, doch der Wind ließ uns bei unserem Tatendrang im Stich. Wir brachen diesen Teil des praktischen Trainings ab und verabredeten uns zu einem weiteren Termin bei dann hoffentlich mehr Wind.

Fazit: engagierte Folke-Truppe. Weiter so!



# Training mit Walen vor Sydney

Kathrin Kadelbach  
& Friederike Belcher

Es deutete sich schon an, dass unser letzter Segeltag auf Sydneys Gewässern etwas Besonderes werden sollte. Der australische Coach Victor Kovalenko bot sich überraschend an, uns mit dem Motorboot zu begleiten, damit wir noch einmal Offshore segeln können. Das ist kein Ort, an dem man mit dem 470er ohne Begleitboot segeln möchte. Vor diesem Tag hatte ich dabei nur an die Gefahren durch Wind, hohe Wellen und die ungemütliche Steilküste gedacht. Ein Irrtum.



Victor ist auch bekannt als der „Medal-Maker“, nachdem seine Schützlinge 1996 Gold und Bronze, 2000 und 2008 jeweils bei den 470er Männern und Frauen olympisches Gold geholt haben. Wir waren folglich geehrt, aber auch ein wenig aufgeregt, dass dieser Mann uns nun seine Zeit widmet, als wir zwischen den North und South Heads die Bucht von Sydney verließen. Immerhin bleiben alle seine australischen Teams an diesem Tag an Land.

Dann schreit er. Haben wir etwas falsch gemacht? Habe ich etwas Dummes getan? Victor gestikuliert in Richtung South Head. Ein paar hundert Meter von uns liegen Whale Watching Boote. Rike sieht einen schwarzen Punkt auf und ab tauchen. Ein Wal? Ich sehe nichts.

Und da wir auch zum Trainieren und nicht zum Sightseeing dort draußen sind, nehmen wir die Fahrt wieder auf. Wir kreuzen ein Stück, als neben uns sich etwas Großes durch Wasser bewegt. Wir halten an und starren entgeistert aufs Wasser. Dort ist nichts mehr zu sehen. Dann

taucht eine kleine Flosse auf. Ein Delfin schwimmt nur ein paar Meter von uns entfernt entlang. Das ist zwar süß, aber wahrhaftig nichts Besonderes in Australien. Doch dort, wo eben noch der Delfin war, erhebt sich jetzt ein schwarzer Buckel aus dem Wasser. Ein Wal – bis zum 18 Meter lang, 30 Tonnen schwer und nicht einmal zwanzig Meter von uns entfernt. Er sieht geschmeidig aus, wie er sich durchs Wasser bewegt, langsam und elegant. Der Kopf taucht unter, dann verschwindet der mit Pocken überzogene Rücken, am Ende ragt nur noch die Flosse aus dem Wasser. Victor drückt den Auslöser seiner Kamera.

Ich will näher ran fahren. Ich will mit aufs Foto. Aber Rike belehrt mich eines besseren. Ich kann noch nicht ganz unterscheiden, ob ich nur aufgeregt bin oder auch Angst habe. Der Wal taucht noch einmal auf, bevor er verschwindet.

Die Touristendampfer kommen in unsere Richtung, und wir entscheiden, weiter zu segeln. In der Ferne springt ein Wal aus dem Wasser. 20 Tonnen in der Luft. Ich sehe nur noch, wie das Wasser nach der Landung Meter in die Höhe spritzt. Da steckt gewaltige Kraft dahinter.

Endlich setzen wir den Spinnaker. Es ist schöner Wind mit großartiger Welle. Das wollen wir nutzen. Victor fährt mit seinem Motorboot vor, will Fotos von uns machen. Wir konzentrieren uns aufs Pumpen und das Boot gerade zu halten. Der Wind wird weniger, die Welle steiler, es ist schwierig zu segeln.

Ich höre ihn zuerst. Höre, wie die Luft aus dem Blasloch auf dem Rücken des Wales austritt und Wasser dabei spritzt. Der Wal taucht direkt vor unserem 470er auf. Sein Körper befindet sich noch unter unserem Schiff, als er vor uns schon wieder abtaucht. Durchs Wasser sehen wir die Schwanzflosse nach oben kommen. Wir halsen. Wir kentern fast. Wir haben Angst. Victor sagt später, nicht mal ein Meter lag dazwischen. Danach ist an richtiges Training nicht mehr zu denken. Auch als sich mein Puls wieder beruhigt, zittern mir noch Knie und Beine. Wir segeln noch eine gute Stunde ohne weiteren Wal-Kontakt. Ein Schwarm fliegender Fische oder ähnliches begleitet uns dafür eine Weile. Noch an Land können wir es kaum fassen. Ein perfekter letzter Tag in Sydney.



**Herrensegler** - das ist eine ironische Bezeichnung für Amateursegler, die zu *Beginn des Segelsports* oft adligen Kreisen oder der "besseren Gesellschaft" entstammten.

In diesem Buch, das 1923/1924 von Otto Protzen unter dem Titel "Die Geschichte unseres Seglerhauses" veröffentlicht wurde, werden diese frühen Segeljahre aus der Sicht des damals auch *international erfolgreichsten deutschen Herrenseglers* dargestellt. Dabei beschreibt er sowohl die damals beginnende Entwicklung der wohlhabenen *Berliner Villenkolonie am Wannsee* als auch seine nationalen und internationalen Segelerfahrungen ausgesprochen eindringlich und lebendig.

In diesem ergänzten Nachdruck, eines nur noch selten erhältlichen antiquarischen Exemplars, werden die *kreativen Konstruktionen* der damaligen Sportboote, die Ambitionen der segelbegeisterten *preußischen Kaiserfamilie* und die Anfänge vieler heute noch bekannter Regattaveranstaltungen, wie zum Beispiel der *Kieler Woche*, aus der authentischen Sicht Otto Protzens geschildert. Ein noch heute beeindruckender Rückblick auf die längst vergangenen Tage der Herrensegler...

ISBN: 978-3-839-18342-7

19,95 €

weitere Infos unter [www.macbo.de](http://www.macbo.de)

# „Wings for handicapped e.V.“ im VSaW

Harald Koglin

Am Donnerstag, den 17. Juni von 10:00 bis 13:00 Uhr war der VSaW Gastgeber für die Zehlendorfer „Biesalski-Schule für Körperbehinderte“ und für den karitativen Verein „Wings for handicapped e.V.“.

Der Verein ermöglicht behinderten Kindern ein schönes Erlebnis auf dem Wasser.

Er wurde im April 2000 von Jörg Leonhardt gegründet, der seit seinem 18. Lebensjahr querschnittgelähmt ist. Seine Aktivitäten machen deutlich, dass man auch mit einer Behinderung seine Träume verwirklichen kann. Seit 2004 sticht der Verein mit der Hoppetosse in See. Die Mitglieder arbeiten ehrenamtlich, alle Aktionen werden ausschließlich über Spenden finanziert.

Der VSaW und der Verein haben die Zehlendorfer Biesalski-Schule für Körperbehinderte zu einem schönen Tag mit der „Hoppetosse“ auf dem Wannensee eingeladen. Dirk Leonhardt fuhr mehrfach die Hälfte der Kinder spazieren, während die andere Hälfte zu den Themen Segeln, Vereinsgeschichte und Clubhaus informiert wurde und sich an

gespendeten Getränken und Süßigkeiten erfreute. Die Kinder waren fröhlich und neugierig, das Wetter war strahlend. Es war schön zu erleben, dass selbst die Kinder, die vor dem Bootfahren recht ängstlich waren, hinterher strahlend glücklich aussahen.

Gastgeber zu sein hat Spaß gemacht und wir danken für dieses schöne Erlebnis.

Weitere Informationen zum Verein und seinen Tätigkeitsschwerpunkten finden Sie unter [www.w4h.org](http://www.w4h.org)



# 100 Jahre Clubhaus

Die Mitglieder des VSaW haben am Samstag, 14. 8. 2010 den 100. Geburtstag ihres Clubhauses gefeiert. Nach der offiziellen Begrüßung durch den Vorsitzenden Dr. Andreas Pochhammer hielt Rolf Bähr eine interessante Rede zur Entstehung und Geschichte des „wohl in Europa schönsten Clubhauses“. Frau Dr. Kaltenbach als Vertreterin der Denkmalbehörde stellte die geschichtliche und überragende baukünstlerische Bedeutung des 1995 unter Denkmalschutz gestellten Gebäudes noch einmal heraus.

Bevor es zum Feiern mit Jazz-Musik und Freibier ging, segelten die Mitglieder am Nachmittag in einer Yardstickregatta ihren diesjährigen

Clubmeister aus. Dazu hatte der Wettergott ein Einsehen. Hatte es den ganzen Vormittag wie aus Kübeln geschüttet, hörte es pünktlich zum Auslaufen der Boote auf zu regnen, und es konnte eine schöne Wettfahrt gesegelt werden. Den Titel des Clubmeisters ersegelten unter 58 Startern Norbert Peter mit seinem Team auf einem 18-Footer. Die Plätze 2 und 3 belegten Philippe Fischer und Mark Bayer jeweils in einem Finn.

Das Programm zu diesem Geburtstag wurde abgerundet durch einen zehnminütigen Film, der einen Zusammenschnitt von alten Filmsequenzen brachte, mit denen so manche Erinnerung bei einigen der älteren Mitglieder erwachte. Die anderen hatten schlicht ihre Freude an diesen historischen Ausschnitten.

Danke an die Organisatoren dieses Festes. Wir freuen uns auf den nächsten runden Geburtstag des Hauses.



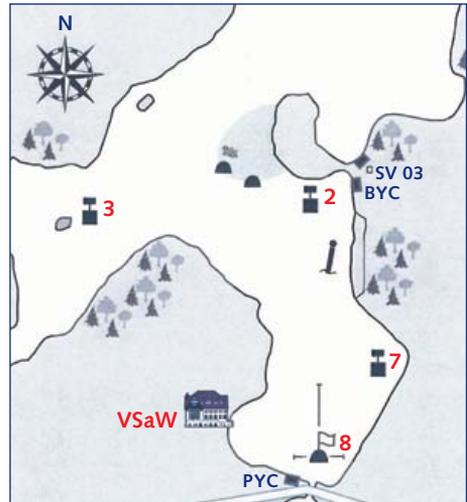
# Yardstick für Anfänger

Thomas Krefeld

Seit Januar 2009 bin ich Mitglied im VSaW, zurzeit noch auf „Bewährung“. Und ich bin Anfänger, absoluter sogar. Nicht, was das Segeln selbst betrifft. Ich segele seit meiner Jugend, zunächst einige Jahre Jolle, und jetzt nach einer langen Pause seit ca. 15 Jahren die Art von Booten, die man im Club liebevoll gemeinhin „Klosschiff“ nennt. Ich bin Fahrtensegler und hatte bis zu meinem Eintritt in den VSaW noch nie eine Regatta aus der Nähe gesehen, geschweige denn mitgesegelt!

Also hatte ich Anfang der Yardstick-Saison 2009 meine persönliche private Premiere, die erste Regatta meines Lebens. Für das erste Mal hatte sich freundlicherweise einer meiner Paten, Herr Dr. Karl Nielsen, bereit erklärt, mich in die Geheimnisse des Regattasegelns einzuweihen. Begriffe wie Bahn, Start, Tonne, Ziel galt es mit Inhalt zu füllen, es war ja alles neu für mich. Beim Segeln selbst hielt sich Herr Nielsen mit Hinweisen zurück, und ich absolvierte die erste Wettfahrt so, wie ich es von meinen Vergnügungsschlägen auf der Ostsee gewohnt war, in aller Ruhe und Gelassenheit, denn beim Fahrtensegeln ist schon der Weg das Ziel und Ankommen tut man irgendwann auch.

So wurde ich natürlich letzter, wie in den nächsten Wettfahrten auch, und meine Schappis füllten sich langsam mit Piccolos. Aber von Regatta zu Regatta entwickelten meine Crew und ich Ehrgeiz, immer Letzter konnte auf Dauer keine Lösung sein. Meine „Nausikaa“, eine Vindö Baujahr 1980, ist zwar kein Racer, aber so schlecht segelt sie auch nicht, und sie hat ja zudem einen Yardstick-Bonus. Also schauten wir den Profis beim Hinterhersegeln ab, was und wann sie was taten und gaben uns selbst mehr Mühe. Ständiger Segeltrimm, Aussegeln von Böen, Starttaktik, Optimierung der Besegelung, Beobachten der Winddrehungen usw., alles Sachen, die für Fahrtensegler nicht unbedingt Priorität haben, wurden für uns wichtiger. Und dann haben wir uns getraut, den Spi oder Gennaker einzusetzen – auf See mache ich mir diese Mühe nur, wenn ich weiß, es geht jetzt eine ganze Weile geradeaus – und langsam stellten sich Erfolge ein: Die Ab-



stände zum vorletzten Boot verkleinerten sich, und zum Ende der Saison waren wir nicht mehr last ship home.

Erfreulich fand ich die Reaktionen der erfahrenen Regattaprofis, die uns Anfänger mit Wohlwollen und Freundlichkeit begegnet sind. Die Tipps, die wir erhielten, sei es zu den Besonderheiten des Reviers oder zu unseren Fehlern, waren positiv gemeint und hilfreich. Ich habe durch das Regattasegeln einiges gelernt, was auch beim Fahrtensegeln nützlich ist. Und es macht Spaß, auch mal unter Zeitdruck zu segeln. Hinzu kommt, dass die Yardstick ein sportliches Gemeinschaftserlebnis ist. Es ist schön zu sehen und mitzerleben, wie die unterschiedlichsten Boote und Segler sich zusammenfinden, um zu segeln und sich zu messen. Das ist ja auch wohl ein Wesensmerkmal eines Segelclubs, und einer der Gründe, warum ich in den VSaW eingetreten bin.

Nicht nur die Teilnahme an den Clubregatten selbst ist ein wichtiger Bestandteil des Clublebens, sondern auch die Siegerehrung mit dem geselligen Beisammensein. Bei gutem Essen und Freibier auf der Terrasse ist Gelegenheit zum Gespräch, das ist gerade für neue Mitglieder wichtig. Sie haben hier eine gute Möglichkeit, andere Mitglieder kennenzulernen. Daher sind die Regatten ein wichtiger Teil des Vereinslebens, und gerade als neues Mitglied wünscht man sich eine rege Teilnahme. Und sollte ich wieder mit meinem Boot auf der Ostsee sein, werde ich freitags nachmittags die Yardstick vermissen.

# Goldmedaille? – Goldener Kompass!

## Bericht zum Hochseeseglerabend 2010 im Bremer Rathaus

Hans-Herbert Wrede

Anfang November jeden Jahres treffen sich über 400 aktive Segler in Bremen, wo der Senat seine gute Stube, den oberen Festsaal des altherwürdigen Rathauses, der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ überlässt. Hier kommen junge Segler, die gerade ihr erstes Seeziel Helgoland umrundet haben, zusammen mit alten Salz buckeln, die ihr Meilenkonto im vierstelligen Bereich messen können und – wie es so schön heißt – eventuell dem Teufel ein Ohr absegelt haben (Dessen Ohren wachsen aber immer nach). So gibt es stets Chancen, einen neuen Versuch zu machen. Es bilden sich immer wieder Mannschaften, die die Ozeane dieser Welt bereisen, die Wind und Wetter zu Verbündeten machen, um Distanzen zwischen Kontinenten zu durchmessen. Technik und Material haben uns Seeseglern von Jahr zu Jahr größere Möglichkeiten geboten, ferne Ziele auch in beschränkter Freizeit anzusteuern, aber die alte Seemannsregel – eine Hand für den Mann und eine fürs Schiff – gilt noch immer ohne Einschränkung. So hat jede Reise eine oft lange Vorlaufzeit, in der die Mannschaft sich und das Schiff vorbereitet. Am Ende ist das Ziel erreicht, stehen Erleichterung und Stolz, die See und das Wetter richtig angenommen zu haben und heil angekommen zu sein. Am Hochseeseglerabend kann dann das Erlebte und Geleistete noch getoppt werden.

### Der Goldene Kompass

Dieser wird der Crew zugesprochen, die in den vergangenen 12 Monaten mit guter Seemannschaft eine besondere Reise dokumentieren konnte.

Ich hatte dieses Jahr die große Chance, das Kap Hoorn mit der Walross 4 des ASV Berlin zu erleben. Gestartet von Auckland/NZ bedurfte es guter 5000 nautischer Meilen, um den sagenumwobenen Felsen in gebührendem Abstand zu umrunden. Ich bin stolz und dankbar zugleich, dass meiner Crew für diese Reise der höchste Preis, der Goldene Kompass, durch die Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ zugesprochen wurde.

Drei Jahre zuvor konnte ich mit einer Crew auf der „Bank von Bremen“ den „Silbernen Globus“ erringen, für den Törn vom Kap der Guten Hoffnung über den Südatlantik nach Brasilien. Dabei liefen 4400 nm auf mein Meilenkonto. Im Rückblick auf mein Seglerleben bis zum heutigen Tage bin ich dankbar, dass ich bei meinen vielen tausend Meilen Seesegeln mit großen und kleinen Crews in Verein oder Familie, die Herausforderung annehmen konnte, ferne Küsten anzusteuern und bei guter Gesundheit geblieben zu sein.



Clubgeschehen



# Paddeltour auf dem Yukon

## Fortsetzung

Eike Lutz

Viele von Ihnen haben vielleicht den Seglerhausbrief 2010/1 und dort die Seiten 50 bis 53 studiert. Ich hatte dort über meine erste Flussreise im Jahr 2009 berichtet habe. Wer ihn nicht mehr hat, kann den Bericht auch noch einmal auf unserer VSaW Homepage nachlesen.

Nachdem ich dann also wieder in Berlin war, ließ mich der Gedanke nicht mehr los, einen weiteren Abschnitt des Yukon-River zu befahren. Doch wie sollte ich das bloß schaffen? Die letzte Tour hatte ja schon große Herausforderungen, und durch Zentral- und Outback Alaska zu paddeln, wird bestimmt nicht leichter. Wie werde ich die Einsamkeit und weitere Stromschnellen wie auch Wasserwirbel wohl verkraften und bewältigen? Es ist bekannt, dass ab Carmacks CA, wo ich letztes Jahr schon vorbeifuhr, immer

weniger Paddler unterwegs sein werden, und ab Dawson sind kaum oder gar keine mehr anzutreffen. Eine solche Reise bedarf wieder einer langen Vorbereitung. Erschwerend kommt hinzu, dass es ab Dawson nur noch eine Flusskarte bis Circle gab. Ab dort muss man auf Karten von 1956 – bedingt aktualisiert 1984 – im Maßstab 1:250 000 zurückreifen. Schon an diese Karten heranzukommen, wird nicht leicht werden. Ich tastete mich nun über den Winter hinweg an dieses Abenteuer heran. Ich musste den Flug so buchen, dass ich von der Hochwasserwelle möglichst weit getragen werde. Start sollte der Endpunkt von 2009 – Dawson – sein, und Ziel sollte das 1300 km talwärts gelegene Galena AK werden. So, So.



Ich plante nun den Winter über und versuchte mich auch schon von Anfang an mit dem Scheitern der Expedition anzufreunden. Erzwingen wollte ich nichts. Ich wollte ja schließlich versuchen zu überleben und nicht auf der Strecke zu bleiben. Es gab so viel, was schief gehen konnte. Sorge bereitete mir auch der isländische Vulkan Eyjafjallajökull, der zur Streichung meines Fluges hätte führen können. Oder was, wenn mein Kajak oder die Ausrüstung beim Transport Schaden nimmt oder erst gar nicht ankommt. Es ist doch alles mühsam und sorgfältig von mir zusammengestellt. Ich dachte schon an Alternativen für den Fall, dass das alles nicht klappt. Doch es sollte alles halbwegs klappen, und so ließ ich am 7. 6. 2010 Dawson City in meinem Kajak hinter mir. Leider fiel das Hochwasser in diesem Jahr erstaunlich gering aus, und das bisschen, was vorhanden war, verpasste ich. Ich paddelte und paddelte und erreichte ein paar Tage später das erste Dorf am Yukon in Alaska, nämlich Eagle. Ich lief zum Zöllner, der mich herzlich empfing und mich sogar mit seinem Lunch Paket versorgte. Ich ließ nun Eagle etwas

auf mich wirken und schaute mir auch das Amundsen-Denkmal an. Amundsen verkündete hier am 5. 12. 1905 per Telegramm, dass er die Nordwestpassage bezwungen habe. Na mal sehen, wie weit ich nun noch kommen werde. Wieder ein paar Tagesetappen später erreichte ich Circle. Ab hier beginnen die labyrinthartigen Yukon Flats. Der Fluss kann ab hier eine Breite von bis zu 7 km erreichen und ist gespickt mit zahlreichen Inseln und Nebenarmen. Auch ist ab hier nur noch wenig oder gar keine Strömung mehr vorhanden. Es sollte ab hier also richtig ernst werden. Vor diesem Abschnitt hatte ich den meisten Respekt.

**Was ich auf meiner 27-tägigen Reise auf dem Yukon River erlebt habe und im Monat darauf, in dem ich mit einem Mietwagen durch Alaska fuhr, möchte ich Ihnen gerne im Januar 2011 in unseren Vereinsräumen berichten. Bitte merken Sie sich den Termin für den 22. Januar vor.**

**Der Eintritt zum Vortrag ist grundsätzlich frei. Um Spenden für die Jugendabteilung wird allerdings gebeten.**



# Große Silvestergala 2010/2011 im Casino des VSaW

**Livemusik • Feuerwerk  
Großes Mitternachtsbuffet**

## **Begrüßungsgetränk**

### **Empfehlung der Küche**

**Praline von der Entenleber** auf geröstetem  
Graubrot mit frischem Wintertrüffel

### **Vorspeise**

**Zweierlei Tatar vom Baltischen Kaltwasser-Lachs  
und Seeteufel-Filet** an Graupen-Tomaten-  
Pesperie, Algen-Salat mit Orangenvinaigrette,  
garniert mit Wachtelei und Sevruga-Stör-Kaviar

### **Suppe**

**Maronschaumsüppchen** mit Kaninchenfilet  
im Wirsingkleid und Rote-Bete-Sprossen

### **Zwischengang**

**Cassis Sorbet** mit Wodka

## **Hauptgang zur Auswahl**

**In Petersilien-Aromasadu pochiertes Kalbsfilet**  
auf Schwarzwurzelragout, dazu Pfeffersoße und  
Lammkrone auf Thymian rosa gebraten, mit  
karamellisierten Walnüssen, Prinzessböhnchen  
und Kartoffel-Sahnegatin

**Lasagne vom Baltischen Kaltwasser-Lachs und  
Schwertfisch** auf Fenchel-Mangold Gemüse mit  
Blutorangensoße und Zitronen-Spaghetti

**Rehrückenfilet rosa gebraten** mit Schalotten-  
Senfkruste, gefüllten Champignons, gebuttertem  
Rosenkohl und Semmelknödel

## **Dessert**

**Limonen-Ingwer Parfait** mit Limonello-Likör,  
echtem Blattgold auf einem Spiegel aus original  
griechischem Jogurt mit Amarenakirschen und  
Schokoladendekor

## **Mitternachtsbuffet**

Gulaschsuppe, Käseauswahl mit Obst  
Heringsalat, Geflügelsalat  
Serrano-Schinken mit Melone  
Butter und Brotauswahl  
und natürlich Berliner

**Preis: 85€**

### **Reservierung:**

**Torsten und Cornelia Hellmann**  
Tel. 030 8051992  
Fax 030 8059376  
casino@vsaw.de



# BAUHAUS NAUTIC

www.bauhaus-nautic.info

## Deutschlands größter Anbieter für Wassersport-Zubehör

- ⚓ Segelausrüstung
- ⚓ Farben und Reparaturmittel
- ⚓ Decksbeschläge und Schrauben
- ⚓ Bordelektrik und Elektronik
- ⚓ Anker und Festmacher
- ⚓ Alles für die Bootspflege
- ⚓ Motor- und Antriebstechnik
- ⚓ Solartechnik u.v.m.



**BAUHAUS**

13597 Berlin-Spandau, An den Freiheitswiesen 6, Tel.: 0 30 / 5 30 05 99-0, Fax: -13  
13581 Berlin-Spandau, Brunsbütteler Damm 144, Tel.: 030 / 33 00 27-0, Fax: -13  
12103 Berlin-Schöneberg, Alboinstr. 18, Tel.: 030 / 75 51 56-0, Fax: -13  
16547 Birkenwerder, Hauptstraße 211, Tel.: 0 33 03 / 52 06-0, Fax: -13  
15745 Wildau, Chausseestraße 1, Telefon: 0 33 75 / 52 48-0, Fax: -13



BMW  
Niederlassung  
Berlin

[www.bmw-berlin.de](http://www.bmw-berlin.de)



Freude am Fahren



## WANN HABEN SIE ZUM LETZTEN MAL ETWAS ZUM ERSTEN MAL ERLEBT?

Der BMW 5er Gran Turismo verbindet stilvolle Eleganz mit der Flexibilität eines Kombis und der Vielseitigkeit eines SUV. Großzügig das Raumangebot, luxuriös das Ambiente, kraftvoll und effizient die Motoren: Er ist der Erste seiner Art.

**DER BMW 5er GRAN TURISMO.**

**BMW EfficientDynamics**  
Weniger Verbrauch. Mehr Fahrfreude.

**Hauptbetrieb**

Huttenstraße 50  
10553 Berlin-Tiergarten  
Tel. 030-34983-1500

**Filiale Weißensee**

Gehringstraße 20  
13088 Berlin  
Tel. 030-34983-2119

**Filiale Marzahn**

Blumberger Damm 2  
12683 Berlin  
Tel. 030-34983-3120

**BMW Niederlassung Berlin**

[www.bmw-berlin.de](http://www.bmw-berlin.de)